В. И. БОШКО.

Къ вопросу

объ устройствѣ

ДОМОВЪ И ПОСЕЛКОВЪ

для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

ВТОРОЕ ИЗДАНІЕ.

В. И. Бошко.

КЪ ВОПРОСУ

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ

ДОМОВЪ и ПОСЕЛКОВЪ

ДЛЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СЛУЖАЩИХЪ И РАБОЧИХЪ.

Оттискъ изъ журнала
„Вѣстникъ Ю.-З. ж. д".

КІЕВЪ.
Типографія Т-ва И. Н. Кушнеревъ и К° (Караваевская, 5).
1916.

Къ вопросу объ устройствѣ домовъ и поселковъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

„. . . Я обращу особое вниманіе на общее улучшеніе самыхъ условій жизни всего желѣзнодорожнаго персонала, что должно составить одну изъ важнѣйшихъ задачъ управленія сѣтью“ . . .

Изъ приказа по Министерству Путей Сообщенія (12 декабря 1915 г. № 136).

1. Эти слова егермейстера А. Ф. Трепова, обращенныя, по вступленіи его въ управленіе министерствомъ путей сообщенія, къ желѣзнодорожнымъ служащимъ, мастеровымъ и рабочимъ, повидимому, знаменуютъ собой новую эпоху начальственнаго попеченія о нуждахъ этихъ тружениковъ. Передъ нами цѣлая программа, грандіозная по замыслу и творческая по существу. Предначертанная Высочайшимъ указомъ, эта программа начала уже реализоваться въ части, и въ этомъ—залогъ ея дальнѣйшаго осуществленія въ цѣломъ. Мы имѣемъ въ виду улучшеніе матеріальнаго положенія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ и въ особенности младшихъ изъ нихъ, объявленное приказомъ г. управляющаго министерствомъ путей сообщенія, отъ 6 декабря 1915 года о Высочайше пожалованныхъ прибавкахъ содержанія на время войны. Но это, надо полагать, лишь прелюдія къ общему улучшенію самыхъ условій жизни всего желѣзнодорожнаго персонала“, что, по завѣренію г министра, „должно составить одну изъ важнѣйшихъ задачъ управленія сѣтью“.

„Улучшеніе условій жизни“ всегда было завѣтной мечтой желѣзнодорожнаго персонала. Но никогда, кажется, необходимость этого улучшенія не чувствовалась такъ сильно, остро и настойчиво, какъ въ настоящее время—время всеобщей и небывалой дороговизны жизни.

Съ особенной силой заставляетъ себя чувствовать такъ называемый квартирный вопросъ. Возрастая до необычайныхъ размѣровъ, дороговизна квартиръ имѣетъ своимъ послѣдствіемъ тотъ разительный фактъ, что желѣзнодорожные служащіе въ настоящее время сплошь да рядомъ вынуждены платить за квартиры 50% и болѣе своего денежнаго довольствія и проживать на разстояніи нѣсколькихъ верстъ отъ управленія, ютясь въ антисанитарныхъ помѣщеніяхъ на отдаленныхъ окраинахъ города, въ районахъ Куреневки, Соломенки, Слободки, или выѣзжать въ отдаленные отъ города дачные поселки и тамъ селиться въ помѣщеніяхъ, не приспособленныхъ для зимняго жилья. При общей возрастающей дороговизнѣ жизни и параллельно прогрессирующей квартирной платѣ, прибавки, какъ бы онѣ сами по себѣ благодѣтельны ни были, безсильны предотвратить надвигающійся кризисъ. Нужна новая благодѣтельная мѣра, значительно раздвигающая рамки начатаго дѣла и ставящая его на рельсы прочнаго улучшенія желѣзнодорожнаго быта. Такой мѣрой прежде всего представляется устройство желѣзнодорожныхъ поселковъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы. Вопросъ старый, но для служащихъ онъ вѣчно новый. Судорожно за него цѣпляется мысль сотенъ и тысячъ тружениковъ, окрыленныхъ новыми надеждами на осуществленіе былыхъ мечтаній. Вотъ почему за послѣднее время среди служащихъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ новой силой оживились толки и чаянія вокругъ давно уже возбужденнаго ими проекта.

Оно и понятно. То, что недоступно для отдѣльнаго труженика, съ его скромными грошевыми сбереженіями, то легко можетъ быть сдѣлано общими усиліями всѣхъ служащихъ, такъ сказать капитализированными въ десяткахъ милліоновъ пенсіонной кассы. Нужно только дать соотвѣтствующее примѣненіе этимъ капиталамъ, нынѣшняя утилизація которыхъ, кстати сказать, во многомъ оставляетъ желать лучшаго. Какъ извѣстно,

свободныя суммы пенсіонной кассы, достигающія въ настоящее время нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ и составляющія собственность служащихъ, обращаются до сихъ поръ, согласно Устава пенсіонной кассы (§ 23), въ гарантированныя правительствомъ облигаціи, въ закладные листы частныхъ земельныхъ банковъ и въ облигаціи Петроградскаго и Московскаго городскихъ кредитныхъ обществъ.

Собственно говоря, въ гарантированныя правительствомъ облигаціи у насъ обращается всего лишь около одной трети этихъ суммъ, остальныя помѣщены въ закладные листы частныхъ земельныхъ банковъ. Такой порядокъ вещей, при отсутствіи полнаго и прочнаго обезпеченія пенсіонныхъ капиталовъ, едва ли можетъ почитаться удовлетворительнымъ, тѣмъ болѣе, что пріобрѣтаемыя нынѣ пенсіонной кассой процентныя бумаги приносятъ не болѣе четырехъ съ половиною процентовъ. Между тѣмъ, тѣ же капиталы, несомнѣнно съ большей выгодой можно было бы использовать помѣщеніемъ ихъ въ недвижимыя имущества.

Такое помѣщеніе имѣетъ цѣлый рядъ преимуществъ передъ нынѣшнимъ примѣненіемъ пенсіонныхъ капиталовъ. Во-первыхъ, по самой природѣ своей оно является болѣе прочнымъ и надежнымъ способомъ обезпеченія этихъ капиталовъ, сравнительно съ помѣщеніемъ послѣднихъ въ закладные листы частныхъ земельныхъ банковъ. Во-вторыхъ, этотъ способъ является и болѣе выгоднымъ, такъ какъ отданный подъ залогъ недвижимости капиталъ будетъ приносить, несомнѣнно, большій процентъ, нежели тотъ, какой даютъ процентныя бумаги; къ тому же, сама по себѣ недвижимость имѣетъ и то важное преимущество обезпеченія, что она съ каждымъ годомъ возрастаетъ въ своей цѣнности и тѣмъ увеличиваетъ основной капиталъ. Наконецъ, въ-третьихъ, самое главное значеніе разсматриваемаго способа состоитъ въ томъ, что онъ разрубаетъ Гордіевъ узелъ вопроса объ улучшеніи условій жизни желѣзно-

дорожныхъ служащихъ, создавая возможность устройства дешевыхъ квартиръ, путемъ ли сооруженія особыхъ домовъ, или путемъ организаціи желѣзнодорожныхъ поселковъ для служащихъ—безразлично.

Тутъ мы подходимъ къ самому существу нашего вопроса. Помѣщая капиталы въ недвижимыя имущества, въ частности—подъ дешевыя квартиры и дома для служащихъ, пенсіонная касса удовлетворила бы насущнѣйшей проблемѣ современной трудовой желѣзнодорожной жизни.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, реально улучшая желѣзнодорожный бытъ не только послѣ прохожденія службы, но и во время пребыванія на таковой служащихъ, касса одновременно во многомъ достигла бы собственной выгоды. Прежде всего, предоставляя своимъ участникамъ хорошо оборудованныя, здоровыя квартиры, касса выгадала бы уже то, что изъ доходовъ отъ эксплоатаціи дешевыхъ квартиръ или домовъ она могла бы выручить, какъ мы уже сказали, не тѣ скромные 4 или $4^1/_2\%$, которые приносятъ процентныя бумаги, не всегда, къ тому же, достаточно устойчивыя, а, несомнѣнно, больше. Вѣдь не слѣдуетъ забывать, что при нынѣшней дороговизнѣ квартиръ, домовладѣльцы на затраченный капиталъ обычно получаютъ до 25% дохода, при чемъ до 10% уплачиваютъ банкамъ. Если касса за хорошо оборудованныя ею квартиры будетъ получать отъ служащихъ хотя бы половину того, что наживаютъ частные домовладѣльцы, то и тогда все-таки она могла бы имѣть чистыхъ 10—12%, удешевляя тѣмъ самымъ квартирную плату служащихъ вдвое и создавая для нихъ несравненно лучшія помѣщенія.

Затѣмъ, косвенно достигнута была бы и другая выгода тѣмъ, что кассѣ пришлось бы сократить свои расходы на выдачу пособій увольняющимся по болѣзни, такъ какъ контингентъ этихъ послѣднихъ, несомнѣнно, уменьшился бы параллельно съ уменьшеніемъ заболѣваемости среди служащихъ, разъ имъ предоставлены

будутъ здоровыя въ гигіеническомъ отношеніи квартиры.

Наконецъ, благодаря ежегодному, скажемъ, однопроцентному, погашенію стоимости постройки за счетъ квартирной платы, пенсіонная касса черезъ какихъ-нибудь 36—37 лѣтъ могла бы обладать собственными домами, вполнѣ оплаченными доходами съ этихъ же домовъ, и попутно свободно расширять свою дѣятельность по постройкѣ домовъ.

Какъ бы то ни было, но и въ представленіи служащихъ Юго-Западныхъ дорогъ подлинное улучшеніе желѣзнодорожнаго быта, повидимому, должно придти только отсюда, только изъ указаннаго примѣненія пенсіонныхъ капиталовъ.

Въ этомъ направленіи еще 17 лѣтъ тому назадъ были предприняты энергичныя попытки, неоднократно затѣмъ возобновлявшіяся. Однако, всѣмъ этимъ попыткамъ не суждено было до сего времени осуществиться, несмотря даже на то, что начальство управленія Юго-Западныхъ дорогъ всегда шло на встрѣчу этимъ благимъ начинаніямъ служащихъ и въ судьбѣ ихъ принимало самое дѣятельное участіе.

Нынѣ времена радикально измѣнились, и въ правительственной политикѣ наступилъ, повидимому, рѣшительный поворотъ въ сторону благопріятнаго рѣшенія этого насущнаго вопроса.

Доказательство тому, помимо приведенныхъ въ эпиграфѣ къ настоящему очерку словъ г. министра путей сообщенія, мы видимъ также въ томъ интересномъ обстоятельствѣ, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ частности, именно управленіе дѣлами желѣзнодорожнаго пенсіоннаго комитета, занято въ настоящее время спѣшной и дѣятельной разработкой вопроса о постройкѣ жилыхъ домовъ и поселковъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы.

II. Начинанія и проекты, которые, какъ мы сказали, давно уже возбуждены были служащими Юго-Западныхъ дорогъ и затѣмъ мирно почили на полкахъ управленскихъ архивовъ, имѣютъ свою небезынтересную исторію, вполнѣ заслуживающую того, чтобы на ней остановиться. История эта, впрочемъ, имѣетъ значеніе скорѣе доказательства отъ противнаго, поскольку показываетъ, какъ не надо впредь приступать къ рѣшенію такого сложнаго вопроса, какимъ является проблема поселковой организаціи.

Начало вопроса восходитъ къ 1899 году, когда служащими Юго-Западныхъ дорогъ впервые возбуждено было передъ бывшимъ тогда начальникомъ дорогъ инженеромъ К. С. Немѣшаевымъ коллективное ходатайство о постройкѣ домовъ для квартиръ служащихъ, крайне стѣсненныхъ наймомъ помѣщеній, цѣны на которыя съ каждымъ годомъ тогда уже прогрессивно возрастали. Вопросъ тотчасъ же былъ поставленъ на рельсы: 24 марта 1899 года была организована особая комиссія подъ предсѣдательствомъ инженера Лямина „для обсужденія вопроса о принятіи мѣръ къ облегченію служащимъ найма и устройства квартиръ“. На первомъ засѣданіи комиссіи, 8 апрѣля того же 1899 г., былъ выработанъ типъ анкетной карточки, которая и разослана была всѣмъ службамъ. Одновременно были запрошены разныя правленія обществъ, преслѣдующихъ цѣли устройства дешевыхъ квартиръ въ Москвѣ и Петроградѣ, а также Кіевская городская управа—о повышеніи цѣнъ на продукты за 10-лѣтіе.

Изъ данныхъ анкеты и нѣкоторыхъ прочитанныхъ по поводу проекта докладовъ выяснилось, между прочимъ, что въ большинствѣ квартирная плата составляла отъ 20 до 40% оклада содержанія служащихъ, что условія жизни низшихъ и даже среднихъ агентовъ тогда уже были крайне тяжелы и негигіеничны, и что единодушное желаніе служащихъ—это получить казенныя квартиры, путемъ постройки домовъ за счетъ

капитала пенсіонной кассы. Дальнѣйшее обслѣдованіе этого вопроса привело къ выводу, что квартирная плата регулярно каждый годъ повсюду повышается на 10%, и что поэтому она гонитъ меньшихъ служащихъ на дальнія окраины, гдѣ квартиры лишены какихъ бы то ни было удобствъ и благоустройства.

Ознакомившись съ матеріаломъ, комиссія С. Н. Лямина предложила слѣдующіе способы рѣшенія квартирнаго вопроса:

1) образованіе домостроительнаго общества служащихъ;

2) выдача долгосрочныхъ ссудъ служащимъ на покупку и постройку домовъ;

3) постройка казенныхъ квартиръ;

4) наемъ квартиръ управленіемъ и сдача ихъ служащимъ, и

5) увеличеніе содержанія служащимъ.

Характерно при этомъ, что комиссія сообщила квартирному вопросу ту постановку, которая широко распространена на Западѣ.

„Принимая активное участіе въ вопросѣ о доставленіи удобныхъ, дешевыхъ и здоровыхъ квартиръ своимъ служащимъ, управленіе, какъ отдѣльное предпріятіе,—говорится, между прочимъ, въ протоколахъ комиссіи,—должно имѣть въ виду интересы не отдѣльныхъ личностей, которыя сегодня служатъ, а завтра—нѣтъ, а интересы служащихъ вообще. Другими словами, задача должна сводиться прежде всего къ предоставленію желѣзнодорожнымъ служащимъ квартиръ, но не къ облегченію пріобрѣтать дома въ собственность“.

Такова, какъ увидимъ ниже, точка зрѣнія на рѣшеніе квартирнаго вопроса и въ Англіи, гдѣ задача квартирнаго строительства сводится не къ надѣленію рабочаго люда собственными жилищами, а главнымъ образомъ къ оздоровленію ихъ среды.

Высказываясь въ принципѣ за предоставленіе служащимъ казенныхъ квартиръ, комиссія не вхо-

дила въ детальное обсужденіе этого вопроса, такъ какъ одновременно съ ея работами начальникомъ дорогъ поручено было инженеру Комарницкому разработать вопросъ о предоставленіи казенныхъ квартиръ линейнымъ служащимъ, имѣющимъ право на казенныя квартиры, но получающимъ вмѣсто нихъ квартирныя деньги.

Тщательно разработанный по этому вопросу докладъ, однако, не имѣлъ успѣха; онъ даже не былъ внесенъ въ совѣтъ управленія, такъ какъ встрѣтилъ возраженіе со стороны мѣстнаго контроля.

Вотъ почему волей-неволей пришлось остановиться на учрежденіи домостроительнаго товарищества служащихъ (см. переписку начальника дорогъ съ завѣдывающимъ дѣлами пенсіоннаго комитета „Вѣстникъ Ю.-З. жел. дор." 1905 г., № 8).

Комиссія С. К. Лямина выработала проектъ устава домостроительнаго товарищества примѣнительно къ нормальному уставу ссудо-сберегательныхъ товариществъ, утвержденному министромъ финансовъ. Сдѣлано это было въ расчетѣ встрѣтить возможно меньше препятствій при утвержденіи проекта. Проектъ устава отчасти заимствованъ былъ изъ прусскаго закона, предоставляющаго пенсіоннымъ желѣзнодорожнымъ кассамъ право выдавать ссуды на постройку домовъ желѣзнодорожнымъ служащимъ. „Проектъ" снабженъ былъ пояснительной запиской, въ которой, между прочимъ, давалось теоретическое обоснованіе возможности и необходимости намѣченнаго предпріятія.

Комиссіей составлены были еще особыя правила выдачи ссудъ на постройку и покупку домовъ...

На этомъ, собственно, первая попытка разрѣшенія квартирнаго вопроса для желѣзнодорожныхъ служащихъ и обрывается; по крайней мѣрѣ, ничего изъ того, что успѣла выработать комиссія инженера Лямина, не было проведено, а самая комиссія неизвѣстно когда и почему перестала функціонировать.

Еще менѣе посчастливилось второму начинанію служащихъ, спустя 6 лѣтъ послѣ первой неудавшейся попытки. Разъ возникшая идея уже не умирала, а наоборотъ, подъ давленіемъ жизненныхъ обстоятельствъ все крѣпла и развивалась, хотя, нужно сказать, въ достиженіи ея приходилось избирать линію наименьшаго сопротивленія. Нисколько не унывая отъ первой неудачи, служащіе стали подыскивать подходящее мѣсто, на которомъ наиболѣе выгодно и удобно можно было бы поселиться вблизи города. Всѣ прилегающія къ городу частныя земли, по своей дороговизнѣ, оказались не подъ силу служащимъ, и они стали подыскивать подходящія казенныя земли. Въ этомъ отношеніи наиболѣе соотвѣтственными оказались лѣсныя земли, принадлежащія управленію земледѣлія и землеустройства, расположенныя по обѣ стороны полотна Кіево-Ковельской линіи между разъѣздами Бѣличи и рѣкой Ирпенемъ (17—23 вер.). Тогда многочисленной группой служащихъ подано было (2 мая 1905 г.) начальнику дорогъ прошеніе объ исходатайствованіи имъ отвода дачныхъ участковъ, расположенныхъ на указанномъ мѣстѣ по Ковельской линіи, на условіяхъ долгосрочной аренды или же выкупа на льготныхъ условіяхъ.

На прошеніи послѣдовала резолюція тогдашняго начальника дорогъ К. С. Немѣшаева: „Я весьма сочувствую этой мысли и очень желаю ходатайствовать объ этомъ у Его Сіятельства Министра Путей Сообщенія“.

Дѣлу данъ былъ ходъ, и коллективное ходатайство служащихъ было при особомъ рапортѣ препровождено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ. Спустя ровно мѣсяцъ, изъ Управленія послѣдовало предложеніе „представить пояснительную записку съ изложеніемъ подробныхъ данныхъ, подтверждающихъ ходатайство служащихъ, а также и схематическій планъ казенныхъ дачъ, объ отводѣ коихъ въ аренду возбуждается ходатайство“.

То и другое незамедлительно было послано. При этомъ пояснительная записка заключала въ себѣ обстоятельную мотивировку возбужденнаго ходатайства. Крайняя необходимость и стремленіе къ пріобрѣтенію земли для устройства желѣзнодорожнаго поселка подтверждается здѣсь цѣлымъ рядомъ краснорѣчивыхъ данныхъ изъ желѣзнодорожнаго быта, устанавливающихъ въ конечномъ итогѣ, что „избранное служащими мѣсто для устройства поселка является вполнѣ подходящимъ и удобнымъ, вслѣдствіе близости его къ гор. Кіеву, удобнаго сообщенія по желѣзной дорогѣ (разъѣздъ „Бѣличи“), ровнаго мѣстоположенія, близости воды, здороваго климата и возможности получать жизненные припасы изъ расположенныхъ вблизи деревень и самого г. Кіева“.

И на этотъ разъ начинаніе служащихъ потерпѣло фіаско: Управленіе дорогъ увѣдомило начальника Юго-Западныхъ дорогъ объ отказѣ со стороны главноуправляющаго земледѣліемъ и землеустройствомъ въ удовлетвореніи возбужденнаго служащими ходатайства. При этомъ мотивировирвка отказа не лишена извѣстнаго интереса.

„Главноуправляющій земледѣліемъ и землеустройствомъ,—сообщаетъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ,—нынѣ увѣдомилъ, что онъ не находитъ возможнымъ удовлетворить означенное ходатайство въ виду того, что, по мнѣнію начальника управленія земледѣлія и Государственныхъ имуществъ Кіевской и Подольской губерніи, *такая незаслуженная льгота можетъ вызвать броженіе среди чиновниковъ другихъ вѣдомствъ,* еще менѣе обезпеченныхъ, чѣмъ служащіе управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, что весьма нежелательно, и кромѣ того, для удовлетворенія этой не общественной, а частной надобности служащихъ всѣхъ вѣдомствъ, потребуется поступиться громадной площадью казенныхъ лѣсовъ.

„Независимо отъ сего предоставленіе казенныхъ

лѣсосѣкъ для поселенія желѣзнодорожныхъ служащихъ вызоветъ поднятіе цѣнъ на дрова, что отразится неблагопріятно на бѣднѣйшемъ населеніи гор. Кіева и принесетъ казнѣ еще убытокъ, такъ какъ въ настоящее время арендаторы близъ лежащихъ дачныхъ поселковъ платятъ въ среднемъ по 148 руб. за десятину, а путемъ отдачи въ аренду желѣзнодорожнымъ служащимъ казна могла бы выручить лишь 24 руб. за десятину, считая по 1 коп. за кв. саж.".

„Настоящій вопросъ былъ представленъ на усмотрѣніе, за министра путей сообщенія, г. товарищъ министра, который, по докладу отъ 10 сентября 1915 г. за № 3170, не призналъ возможнымъ въ виду приведенныхъ соображеній настаивать на удовлетвореніи ходатайства служащихъ управленія ввѣренныхъ вамъ дорогъ и рѣшилъ вопросъ этотъ оставить безъ дальнѣйшаго движенія".

Спустя годъ, служащіе снова обратились къ начальнику Юго-Западныхъ дорогъ съ коллективнымъ прошеніемъ, покрытымъ многочисленными подписями. Находя мотивы только что приведеннаго отказа „мало существенными и притомъ основанными лишь на предположеніи", служащіе заявляютъ въ этомъ прошеніи, что мотивы „не могутъ служить поводомъ къ окончательному отказу и потому не лишаютъ надежды на удовлетвореніе просьбы въ будущемъ". „Нынѣшняя дороговизна жизни, а особенно городскихъ квартиръ,—говорится, между прочимъ, въ прошеніи,—вынуждаетъ насъ поднять этотъ вопросъ теперь же, такъ какъ многіе изъ насъ выѣхали въ дачныя мѣста и поселились на квартирахъ, совершенно не приспособленныхъ для зимняго жилья, что, несомнѣнно, отразится на здоровьѣ большинства занимающихъ такія квартиры".

Все это побудило служащихъ просить начальника дорогъ о возобновленіи ходатайства объ отводѣ дачныхъ участковъ на 17 верстѣ Волынской линіи, „дабы

служащіе могли тамъ устроить постоянныя жилища, отвѣчающія хотя самымъ скромнымъ потребностямъ жизни". Новое ходатайство дало поводъ б. начальнику дорогъ К. С. Немѣшаеву обратиться съ личнымъ письмомъ къ товарищу министра Б. Е. Иваницкому и обстоятельно изложить суть дѣла, попутно разбирая приведенные выше доводы и мотивы отказа.

Письмо это заслуживаетъ того, чтобы привести его хотя бы въ извлеченіи. „Многіе семейные служащіе ввѣренныхъ мнѣ дорогъ,—говорится между прочимъ въ этомъ письмѣ,—наиболѣе обремененные нуждой и поставленные въ весьма тяжелое матеріальное положеніе современной дороговизной и неудобствами городской жизни, совершенно устраняя возможность какихъ-либо коммерческихъ или спекулятивныхъ цѣлей, обратились ко мнѣ съ просьбой прійти на помощь ихъ нуждѣ своимъ ходатайствомъ о разрѣшеніи устройства поселковъ съ жилыми зимой и лѣтомъ помѣщеніями на участкахъ земли, принадлежащей вѣдомству земледѣлія и землеустройства, расположенныхъ, во-первыхъ, въ Будаевской лѣсной дачѣ, вблизи платформы ст. Боярка и, во-вторыхъ, по обѣ стороны желѣзнодорожнаго пути между разъѣздами Бѣличи и рѣкой Ирпенемъ (Кіевской губ. и уѣзда).

Устройство на этихъ участкахъ заселенныхъ и, въ недалекомъ будущемъ, благоустроенныхъ поселковъ, со школами для подростающаго поколѣнія, явилось бы осуществимымъ для малоимущихъ служащихъ въ томъ лишь случаѣ, если бы земля этихъ участковъ была отдана имъ въ долгосрочную аренду на 99 лѣтъ по казенной цѣнѣ безъ торговъ и, если возможно, съ правами выкупа въ собственность.

Такое пользованіе землей, будучи, конечно, громадной льготой для бѣдняковъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, не можетъ, полагаю, вызвать справедливыхъ нареканій со стороны такихъ же бѣдняковъ служащихъ въ другихъ вѣдомствахъ, испытывающихъ ту

же нужду и тѣ же неудобства городской жизни, такъ какъ воспользоваться этой серьезной помощью казны для устроительства своей жизни, они не могли бы, не имѣя возможности безплатнаго ежедневнаго передвиженія къ мѣсту службы для самихъ себя, и въ учебныя заведенія для своихъ дѣтей.

Если дѣло улучшенія жизни служащихъ бѣдняковъ путемъ выселенія ихъ изъ города и образованія благоустроенныхъ поселковъ будетъ начато съ желѣзнодорожныхъ служащихъ, которымъ однимъ современныя условія и преимущества ихъ службы даютъ возможность воспользоваться дѣйствительно въ намѣченныхъ цѣляхъ льготой казны и дѣйствительно улучшить свою жизнь и жизнь своихъ семействъ, а не спекулировать землей, пріобрѣтенной на льготныхъ условіяхъ за невозможностью устроиться на ней осѣдло, то, казалось бы, *это не противорѣчитъ ни общей заботѣ правительства объ улучшеніи быта служащихъ на идеѣ справедливости, ни общей государственной задачѣ увеличенія числа культурныхъ пунктовъ* и смягченія назойливой и раздражающей нужды городскаго интиллигентнаго малоимущаго люда.

Устройство подобнаго типа поселковъ именно въ указанныхъ пунктахъ обусловливается тѣмъ, что мѣстности эти расположены не столь далеко отъ Кіева, а потому аккуратное регулярное посѣщеніе службы служащими и учебныхъ заведеній дѣтьми ихъ не будетъ чрезмѣрно утомительнымъ".

Мы не знаемъ, какая участь постигла это письмо, заканчивавшееся горячей просьбой „не отказать въ возможномъ содѣйствіи къ благожелательному разрѣшенію вопроса" (аналогичнаго содержанія письмо послано было и Г. А. Чуйкевичу). Но только вопросъ оставался на мертвой точкѣ еще въ теченіе цѣлаго года. За это время на имя начальника дорогъ успѣло поступить новое прошеніе отъ мастеровыхъ и рабочихъ Кіевскихъ главныхъ мастерскихъ о пріобрѣтеніи

земельныхъ участковъ на Верхней Соломенкѣ и въ Кадетской рощѣ подъ постройку жилищъ.

И это прошеніе постигла та же невѣдомая участь. По крайней мѣрѣ, въ имѣющихся у насъ подъ руками матеріалахъ не сохранилось никакого слѣда дальнѣйшаго его движенія.

Но вотъ 1 декабря 1907 года на имя начальника дорогъ поступаетъ копія отношенія товарища главноуправляющаго землеустройствомъ и земледѣліемъ къ г. министру путей сообщенія отъ 25 ноября 1907 года за № 6345, откуда, между прочимъ, усматривается что „безвозмездная передача казенныхъ земель изъ вѣдѣнія главнаго управленія землеустройства и земледѣлія въ другія правительственныя учрежденія допускается лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда учрежденіямъ этимъ предоставлено по закону право на отводъ имъ отъ казны земель или оброчныхъ статей“. „Въ данномъ же случаѣ, говорится въ отношеніи, имѣется въ виду удовлетвореніе не столько потребностей казеннаго желѣзнодорожнаго вѣдомства, сколько личныхъ нуждъ служащихъ по сему вѣдомству. Поэтому для безплатнаго отвода управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ земельныхъ отъ казны участковъ, въ цѣляхъ сдачи такихъ участковъ желѣзнодорожнымъ служащимъ подъ постройку ими на свои средства жилищъ, потребовалось бы изданіе, въ установленномъ порядкѣ, новаго закона“.

Что касается указаннаго К. С. Немѣшаевымъ способа предоставленія казенныхъ участковъ непосредственно желѣзнодорожнымъ служащимъ на 99 лѣтъ въ порядкѣ закона 23 мая 1896 г. объ отдачѣ казенныхъ земель въ долгосрочную аренду подъ устройство дачныхъ помѣщеній, то „примѣненіе этого закона,—резонно говорится въ отношеніи,—по существу не отвѣчало бы коренной задачѣ обезпеченія желѣзнодорожныхъ служащихъ жилищами. При сдачѣ участковъ въ 99-ти лѣтнюю аренду въ порядкѣ закона 23 мая

1896 г. ими воспользовалось бы наиболѣе состоятельная часть наличнаго контингента служащихъ, которые сохранили бы свои арендныя права на участки послѣ оставленія ими желѣзнодорожной службы, затѣмъ, даже и въ бытность на таковой службѣ они были бы ничѣмъ не стѣснены въ передачѣ означенныхъ правъ постороннимъ лицамъ, не изъ числа служащихъ. При такихъ условіяхъ вопросъ объ обезпеченіи желѣзнодорожныхъ служащихъ участками подъ постройки жилищъ вскорѣ возникъ бы вновь, а между тѣмъ у казны уже не было бы свободныхъ земель, пригодныхъ для сей цѣли".

Отметая проекты и предположенія служащихъ Юго-Западныхъ дорогъ, главноуправляющій землеустройствомъ и земледѣліемъ, однако, не оставилъ вопроса вовсе безъ разрѣшенія. Наоборотъ, „изыскивая способы къ положительному разрѣшенію настоящаго дѣла,—замѣчаетъ главноуправляющій,—я не могу не остановиться на предположеніи вашего превосходительства относительно предоставленія желѣзнодорожному вѣдомству необходимыхъ для устройства поселковъ желѣзнодорожныхъ служащихъ казенной земли путемъ аренды. Въ данномъ случаѣ такую аренду возможно было бы осуществить, по имѣющимся примѣрамъ, испрошеніемъ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія черезъ совѣтъ министровъ по предварительномъ сношеніи съ министромъ финансовъ и государственнымъ контролеромъ".

Что касается условій аренды, то въ этомъ отношеніи предлагалось установить слѣдующія общія основанія:

„1. Управленіе данной казенной желѣзной дороги должно, по соглашеніи съ мѣстнымъ управленіемъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ, въ точности опредѣлить ту площадь казенной земли, которая необходима для устройства поселковъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и которую возможно предназначить

для этой цѣли безъ существеннаго ущерба для интересовъ казеннаго лѣсного хозяйства.

2. Означенная площадь предоставляется Управленію казенной желѣзной дороги въ аренду на срокъ до 99-ти лѣтъ, установленный въ законѣ 23 мая 1896 г. при сдачѣ казенныхъ участковъ въ аренду подъ устройство дачныхъ помѣщеній.

3. Оброчная плата исчисляется соотвѣтственно дѣйствительной доходности казенныхъ земель, сдаваемыхъ частнымъ лицамъ подъ постройку дачъ, и можетъ быть примѣнительно къ закону 23 мая 1896 г. повышаема чрезъ каждыя 12 лѣтъ въ размѣрѣ не свыше 5% противъ оброчной платы за предшествующее двѣнадцатилѣтіе.

4. Желѣзнодорожное вѣдомство можетъ заарендованную землю разбивать на участки и сдавать таковые въ субъ-аренду желѣзнодорожнымъ служащимъ на условіяхъ по своему усмотрѣнію.

5. Оно принимаетъ на себя всѣ труды и расходы по благоустройству въ поселкахъ, какъ-то: составленіе плановъ поселковъ, подготовка усадебныхъ участковъ, прокладка улицъ, освѣщеніе, санитарная часть, сооруженіе дорогъ, мостовъ, колодцевъ, прудовъ.

6. По истеченіи срока аренды, всѣ возведенныя на арендуемой землѣ постройки и сооруженія, если таковыя не будутъ въ продолженіе полугода убраны, поступаютъ въ собственность казны безъ всякаго вознагражденія субъ-арендаторовъ".

Эти условія пользованія казенными землями представились служащимъ Юго-Западныхъ дорогъ настолько выгодными, что они вошли съ новымъ ходатайствомъ относительно осуществленія предположеній объ отводѣ участковъ, съ примѣненіемъ къ сдаваемымъ служащимъ въ аренду землямъ только что приведенныхъ условій; коллективное объ этомъ прошеніе было покрыто 707-ю подписями. На основаніи приблизительныхъ исчисленій для указанной цѣли потребовалось бы до 400 десятинъ земли.

19 ноября 1909 г. К. С. Немѣшаевъ вошелъ, въ связи съ этимъ, въ Управленіе дорогъ съ новымъ рапортомъ, прося объ исходатайствованіи черезъ совѣтъ министровъ Высочайшаго соизволенія на отдачу въ аренду казенной земли въ окрестностяхъ г. Кіева для устройства поселковъ желѣзнодорожнымъ служащимъ.

Все, казалось бы, приближало къ цѣли, и служащіе воспрянули духомъ, въ чаяніи на этотъ разъ реальнаго движенія воды.

Любопытно, между прочимъ, что, группируясь въ отдѣльный кружокъ, сами служащіе предначертали уже извѣстную часть плана поселковой организаціи: они точно опредѣлили тотъ контингентъ служащихъ, который только могъ разсчитывать на блага проектируемаго предпріятія. Такъ, записываться въ особую группу лицъ, кои могли разсчитывать на пріобрѣтеніе въ долгосрочную аренду казенныхъ лѣсныхъ участковъ, приглашались служащими лишь тѣ изъ ихъ среды, кои находились въ слѣдующихъ экономическихъ условіяхъ:

1. Если они или живущія при нихъ семьи не имѣютъ въ г. Кіевѣ недвижимой собственности.

2. Не имѣютъ уже отъ казны или частныхъ лицъ въ арендномъ содержаніи дачныхъ участковъ въ другомъ близъ г. Кіева мѣстѣ.

3. Не имѣютъ или не вошли въ сдѣлки для покупки у частныхъ лицъ дачныхъ участковъ близъ г. Кіева.

4. Если получаютъ всего окладного содержанія не болѣе 1.500 р. въ годъ (къ 1 ноября 1906 г.).

5. Если среди желающихъ вступить въ группу окажутся лица, и не вполнѣ отвѣчающія указаннымъ условіямъ, то таковыя могутъ быть приглашены съ общаго согласія всѣхъ участниковъ уже сформировавшейся для ходатайства группы.

6. Записываться приглашаются только на одинъ участокъ.

7. Если предполагаемые участки будутъ получены и получившій его не пожелаетъ селиться или строиться

на немъ, то свои права онъ долженъ уступить новому лицу безъ всякаго вознагражденія, удовлетворяющему указаннымъ выше условіямъ, изъ служащихъ въ управленіи предпочтительно передъ другими лицами.

Судьбѣ, однако, угодно было, чтобы и на этотъ разъ ходатайство управленія Юго-Западныхъ дорогъ осталось безъ послѣдствій, несмотря на то, что осуществленіе его, казалось, было достаточно обезпечено сочувственнымъ отношеніемъ министерства землеустройства и земледѣлія. Но вопросъ снова повисъ въ воздухѣ. Понадобилась новая, экстроординарная мѣра, къ которой не задумались прибѣгнуть служащіе, спустя 2 года послѣ того, какъ возбуждено было последнее ходатайство, ничѣмъ не кончившееся.

Въ 1911 г., во время пребыванія Государя Императора въ Кіевѣ, на Высочавшее имя подано было служащими всеподданнѣйшее прошеніе о томъ, „дабы повелѣно было участокъ земли изъ Кіево-Межигорской казенной лѣсной дачи, расположенной по обѣ стороны полотна Кіево-Ковельской желѣзной дороги на 17—19 верстахъ близъ разъѣзда Бѣличи мѣрою 290 десятинъ, продать намъ (т. е. служащимъ) по казенной оцѣнкѣ съ разсрочкой покупной платы на 20 лѣтъ, а если то невозможно, то отдать въ долгосрочное 99-лѣтнее арендное пользованіе по казенной цѣнѣ безъ торговъ, съ правомъ выкупа“.

На этомъ прошеніи неожиданно послѣдовала, говорятъ, резолюція главноуправляющаго землеустройствомъ и земледѣліемъ въ томъ смыслѣ, что земля изъ казенныхъ владѣній не можетъ де быть отдаваема даже въ аренду, не то что въ собственность.

Это окончательно убило въ служащихъ вѣру въ осуществимость ихъ страстныхъ чаяній, и надъ последними водруженъ былъ безнадежный крестъ.

Такимъ образомъ, *ни одно* изъ проектированныхъ служащими и поддержанныхъ управленіемъ Юго-Зап. жел. дор. мѣропріятій для урегулированія квартирнаго

вопроса, и въ частности, для устройства желѣзнодорожнаго поселка, въ собственномъ смыслѣ слова, не получило осуществленія.

Что собственно послужило тому препятствіемъ, сказать не беремся. Мы здѣсь ограничиваемся лишь констатированіемъ факта.

Квартирный вопросъ, между тѣмъ, чрезвычайно обострился на Юго-Западныхъ дорогахъ, и надо было искать выхода изъ создавшагося положенія.

Выходъ этотъ частью служащихъ былъ найденъ въ видѣ испрошенія изъ пенсіонной кассы ссуды на образованіе особаго желѣзнодорожнаго поселка на 45-й верстѣ Ковельской линіи дорогъ (нынѣ поселокъ Нѣмѣшаево) [1], затѣмъ—такого же поселка на 24—29 верст. той же линіи—нынѣ Ирпень—Буча [2]). На эти ссуды часть служащихъ пріобрѣла въ указанныхъ пунктахъ, главнымъ образомъ у крестьянъ, небольшія усадьбы.

Усадьбы эти чередуются съ участками частныхъ владѣльцевъ. Дачи и зимнія постройки возведены по разнымъ типамъ и заданіямъ служащихъ-владѣльцевъ, такъ что говорить здѣсь объ единомъ типѣ или стилѣ не приходится, поскольку вообще настоящаго, въ чистомъ видѣ, желѣзнодорожнаго поселка на Юго-Западныхъ дорогахъ пока еще не существуетъ.

---

[1]) Согласно особыхъ, утв. Мин. П. С., правилъ, ссуда выдается извѣстной части служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы сумма ссуды, числящейся за каждымъ изъ заемщиковъ, не превышала $^2/_3$ суммы, значащейся на личномъ его счетѣ по пенсіонной кассѣ служащихъ на Юго-Зап. жел. дорогахъ, при чемъ для лицъ, участвовавшихъ въ названной кассѣ менѣе 10 лѣтъ, долгосрочная ссуда не должна вмѣстѣ съ тѣмъ превышать той суммы, на полученіе коей изъ кассы пріобрѣлъ право заемщикъ въ случаѣ оставленія службы по собственному желанію. Ссуда разрѣшается на срокъ до 4-хъ лѣтъ; погашеніе ея начинается по истеченіи шести мѣсяцевъ со дня выдачи ссуды равномѣрными ежемѣсячными вычетами изъ содержанія заемщиковъ. Проценты по выдаваемымъ ссудамъ исчисляются за каждый годъ впередъ въ размѣрѣ 5% годовыхъ на весь непогашенный остатокъ ссуды.

[2]) См. протоколы комитета пенсіонной кассы № 11, стр. 1, 1905 г.; № 4, ст. 15, 1907 г.; № 2, ст. 92, 1911 г.; № 4, ст. 124, 1911 г. и др.

Другая, сравнительно менѣе значительная часть служащихъ, отыскала выходъ въ пріобрѣтеніи изъ той же пенсіонной кассы особыхъ ссудъ на постройку въ г. Кіевѣ дома на паяхъ, на тѣхъ же почти условіяхъ, что и обитатели поселковъ[1]).

III. Выше мы имѣли случай замѣтить, что Управленіе дорогъ въ настоящее время дѣятельно разрабатываетъ вопросъ о постройкѣ желѣзнодорожныхъ поселковъ для служащихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы. Въ какомъ направленіи идетъ эта разработка и какія она ставитъ задачи, мы достовѣрно не знаемъ, но нѣкоторый свѣтъ на эти заданія проливаетъ временный циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3-го іюня 1914 г. за № 14431/9200/213 начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Считаемъ, поэтому, нелишнимъ привести здѣсь содержаніе этого циркуляра. Вотъ оно.

„Недостаточное количество имѣющихся на желѣзныхъ дорогахъ жилыхъ домовъ и ограниченность кредитовъ, ассигнуемыхъ на постройку новыхъ домовъ, побуждаютъ министерство путей сообщенія изыскивать иныя средства для борьбы съ жилищною нуждою желѣзнодорожныхъ служащихъ. Въ ближайшее время предполагается приступить къ разработкѣ вопроса о постройкѣ распоряженіемъ мѣстныхъ управленій жилыхъ домовъ для служащихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы. Уплату процентовъ на позаимствованные капиталы, вмѣстѣ съ погашеніемъ ихъ въ размѣрѣ 5—1—6%, а также расходы по содержанію, ремонту и возобновленію домовъ предположено производить за счетъ квартирной платы, которая будетъ взиматься со служащихъ.

Для успѣха дѣла необходимо, чтобы служащіе охотно безъ всякаго принужденія, занимали квартиры въ предполагаемыхъ къ постройкѣ домовъ, а это возможно при соблюденіи, между прочимъ, слѣдующихъ

---

[1]) Прот. ком. пен. кассы № 9, ст. 22, за 1908 годъ.

условій: 1) квартиры въ новыхъ домахъ должны обезпечивать живущимъ въ нихъ полный комфортъ, доступный по мѣстнымъ условіямъ и по характеру и размѣру домовъ и отдѣльныхъ квартиръ, 2) квартиры должны обходиться не дороже, чѣмъ такія же квартиры, нанимаемыя у мѣстныхъ домовладѣльцевъ, и 3) правила пользованія квартирами не должны быть слишкомъ стѣснительными для служащихъ, и договоръ найма долженъ въ достаточной мѣрѣ обезпечивать интересы нанимателя.

Въ соотвѣтствіи съ изложеннымъ надлежало бы, повидимому, въ крупныхъ городахъ строить большіе многоэтажные дома въ центральныхъ частяхъ города или загородные поселки изъ небольшихъ домовъ-коттэджей, разсчитанныхъ на одну, двѣ, три, четыре квартиры; въ менѣе значительныхъ поселеніяхъ и на небольшихъ станціяхъ было бы цѣлесообразно устраивать, по преимуществу, дома-коттэджи загородныхъ типовъ.

При составленіи проектовъ поселковъ необходимо предвидѣть устройство дорогъ, садовъ, водоснабженій, освѣщеній и т. п.

Для возможнаго полнаго освѣщенія вопроса Управленіе желѣзныхъ дорогъ предложило начальникамъ дорогъ представить въ кратчайшій срокъ заключенія по существу предположеній Управленія и включить въ таковыя отвѣты на слѣдующіе вопросы:

1. Представляется ли желательнымъ приступить къ постройкѣ въ предѣлахъ дороги жилыхъ домовъ для служащихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы на указанныхъ выше основаніяхъ и для какихъ категорій служащихъ.

2. Въ какихъ пунктахъ желательна постройка домовъ или устройство поселковъ.

3. Какіе типы домовъ желательны въ каждомъ пунктѣ и какова въ каждомъ пунктѣ общая потребность, выраженная въ квадратныхъ саженяхъ внутренней площади при условіи предоставленія квартиръ

исключительно лицамъ, изъявившимъ на то добровольное желаніе.

4. Въ какихъ цифрахъ выразится приблизительная стоимость постройки домовъ каждаго типа на 1 кв. саж. внутренней площади и на 1 куб. саж. наружнаго объема, а также соотвѣтственныя стоимости ежегоднаго содержанія и ремонта.

5. Въ какихъ пунктахъ постройка домовъ могла бы быть осуществлена на полосѣ существующаго отчужденія и въ какихъ пунктахъ требуется покупка земли, въ какихъ, приблизительно, количествахъ, по какимъ цѣнамъ и на какія суммы, и

6. Имѣется ли основаніе разсчитывать, что проценты на строительный капиталъ, погашеніе 6%, ремонтъ и содержаніе жилыхъ домовъ будутъ окупаться квартирною платою при условіи предоставленія служащимъ достаточнаго комфорта и назначенія квартирныхъ платъ не выше существующихъ въ частныхъ домахъ".

Эти вопросы, нѣсколько, впрочемъ, иначе скомбинированные Управленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ, были разосланы начальникамъ участковъ службы пути при циркулярномъ предписаніи представить соотвѣтствующія данныя не позже 1 августа того же 1914 г.

Тѣмъ временемъ грянулъ громъ міровой войны, и вопросъ совершенно отодвинулся на задній планъ.

На анкету, однако, успѣли откликнуться. Но изъ присланныхъ отвѣтовъ получился матеріалъ на столько своеобразный, что ни въ какія статистическія таблицы его уложить нѣтъ возможности. Къ тому же матеріалъ этотъ на столько бѣденъ своимъ содержаніемъ, что почти ничего нельзя изъ него почерпнуть цѣннаго для существа нашего вопроса.

По крайней мѣрѣ, наши попытки въ этомъ направленіи не привели ни къ чему.

На анкету откликнулось всего лишь 68 желѣзнодорожныхъ пунктовъ, притомъ, на всѣ вопросы присланы отвѣты всего лишь отъ 25 пунктовъ.

— Характерно при этомъ, что большая часть этихъ слабыхъ, словно вымученныхъ, отвѣтовъ проникнуты какимъ-то затаеннымъ недовѣріемъ къ начинаніямъ начальства.

— „Желающихъ занять квартиры не оказалось".

Такова, между прочимъ, нерѣдко встрѣчающаяся формула отвѣта по второму пункту предложенной линейнымъ служащимъ анкеты, коимъ предписывалось представить списокъ лицъ, изъявившихъ добровольное желаніе занять квартиры.

И кто знаетъ, быть можетъ, не послѣднюю роль въ возникновеніи этого недовѣрія сыграла та исторія вопроса, со всевозможными перипетіями и мытарствами ходатайствъ служащихъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, которую мы привели выше.

Любопытно затѣмъ отмѣтить, что за постройку желѣзнодорожнаго поселка не высказался *ни одинъ* изъ опрошенныхъ служащихъ. Выходитъ, такимъ образомъ, будто отрицательное отношеніе къ поселку со стороны всѣхъ служащихъ не подлежитъ никакому сомнѣнію.

Намъ думается, однако, что и тутъ произошло недоразумѣніе, объясняющееся, повидимому, просто неосвѣдомленностью служащихъ, особенно линейныхъ, насчетъ подлинной организаціи и природы этого типа квартирнаго строительства или, въ лучшемъ случаѣ, преувеличеннымъ представленіемъ о затратахъ на устройство желѣзнодорожнаго поселка.

Не малое значеніе въ этомъ недоразумѣніи возымѣла, очевидно, и самая редакція вопросовъ анкеты, оставляющая, вообще говоря, желать гораздо лучшаго въ смыслѣ программнаго и исчерпывающаго изложенія.

Какъ бы то, впрочемъ, ни было, попытаемся уложить въ схему полученный матеріалъ.

Для наглядности, сдѣлаемъ сводку данныхъ въ въ видѣ слѣдующей таблицы.

Число ж.-д. пунктовъ, откуда получены отвѣты.	Число служащихъ, изъявившихъ желаніе занять казенную квартиру.	Размѣръ получаемаго этими служащими оклада (общій).	Размѣръ желательной площади кв. саж. (общій).	Средній размѣръ на одного человѣка.	
				Получ. содерж.	Желат. площ. кв.
68	1840	889100 р.	6150 к. с.	483 р.	8,34 к. с.

Настоящая таблица даетъ одинъ несомнѣнно интересный выводъ въ томъ смыслѣ, что наглядно подчеркиваетъ наибольшую нужду въ квартирахъ именно среди младшихъ служащихъ, поскольку средній окладъ изъ этой таблицы очень близко подходитъ къ минимальному окладу желѣзнодорожныхъ служащихъ. И только. Никакіе другіе, сколько-нибудь интересные выводы отсюда сдѣланы быть не могутъ. И въ этомъ неудача анкеты. Между тѣмъ, иначе составленная, она могла бы выявить интересные запросы метущагося въ нуждѣ желѣзнодорожнаго класса рабочихъ и освѣтить многія стороны повисшей въ воздухѣ проблемы.

Любопытно, между прочимъ, что надъ вопросами анкеты въ сознаніи большинства желѣзнодорожныхъ служащихъ, насколько намъ пришлось узнать это изъ личныхъ разговоровъ и впечатлѣній, возвышается одинъ общій больной вопросъ, красной нитью проходящій черезъ всю исторію ихъ почти 20-лѣтнихъ хлопотъ и заслоняющій собой для служащихъ всѣ прочіе вопросы.

Это—будутъ ли проектируемыя квартиры, гдѣ бы они ни были—въ особыхъ домахъ, или поселкахъ,—будутъ ли они отведены служащимъ *въ собственность?*

Такова, какъ извѣстно, завѣтная мечта большинства служащихъ, запечатлѣвшая собой подавляющее количество прошеній и ходатайствъ. Вѣдь замѣтьте: если даже, силою обстоятельствъ, служащіе вынуждены бы-

вали просить объ одной лишь арендѣ недвижимости, то всюду обыкновенно просьба заканчивалась этимъ неизмѣннымъ пожеланіемъ: „съ правомъ выкупа". Въ этомъ же духѣ проредактировано было и Всеподданнѣйшее прошеніе, о которомъ мы упоминали выше. И въ этомъ, повидимому, камень преткновенія въ рѣшеніи вопроса.

Пожеланіе служащихъ естественно и неизмѣнно во всѣ времена. „Нѣтъ такого служащаго, гласитъ одно изъ заявленій по вопросамъ анкеты комиссіи С. К. Лямина,—который не заботился бы и не думалъ о томъ, что ожидаетъ его и его семью подъ старость.

Мысли невольно останавливаются на томъ,—какое бы было благо для служащихъ, если бы такое крупное учрежденіе, какъ управленіе желѣзныхъ дорогъ, вошло въ положеніе служащихъ и обезпечило ихъ подъ старость безплатнымъ квартирнымъ угломъ".

Такъ думали 20 лѣтъ тому назадъ, такъ разсуждаютъ и мечтаютъ служащіе и нынѣ.

Конечно, это не пустая сентиментальность. Конечно, это реальный отзвукъ самой жизни, ея властное и настойчивое требованіе.

Но при всемъ томъ считать это пожеланіе основнымъ принципомъ будущаго домостроительства едва ли приходится съ точки зрѣнія цѣли и интересовъ общаго желѣзнодорожнаго дѣла. Прямая цѣль при рѣшеніи квартирнаго вопроса тутъ—создать для стѣсненныхъ крайней нуждой служащихъ дешевую и, самое главное, здоровую, съ возможными удобствами, квартиру. Надѣленіе же каждаго такого служащаго собственнымъ домомъ, это не цѣль, а средство рѣшенія вопроса [1]). И средство это, конечно, хорошо и терпимо лишь до тѣхъ поръ, пока оно неуклонно ведетъ къ цѣли и не препятствуетъ ея осуществленію. Въ противномъ случаѣ такое средство, разумѣется, совершенно недопустимо.

Западно-европейскій опытъ съ достаточною на-

---

[1]) Этотъ принципъ, какъ извѣстно, выдвинутъ въ Англіи.

глядностью показалъ въ данномъ вопросѣ всю непригодность принципа „собственности“ на практикѣ. Прежде всего, ничто не устраняетъ возможности перехода „собственныхъ“ квартиръ въ руки лицъ, которыя ничего общаго не имѣютъ ни съ первоначальными владѣльцами этихъ квартиръ, ни съ самыми учрежденіями, въ вѣдѣніи которыхъ эти послѣднія состояли.

Недостатка въ этакихъ „испанскихъ“ рукахъ и у насъ, кажется, никогда не замѣчалось, такъ что легко можетъ статься и на нашихъ дорогахъ, что по прошествіи какихъ-нибудь 10—20 лѣтъ отъ „желѣзнодорожнаго“ поселка останутся одни лишь воспоминанія, и онъ распылится по рукамъ всевозможныхъ воротилъ и кулаковъ съ такою же легкостью, какъ это происходитъ и на Западѣ. Не говоримъ уже о цѣломъ рядѣ практическихъ неудобствъ при перемѣнахъ мѣста службы и окладовъ, связанныхъ съ размѣромъ квартиры и квартирныхъ денегъ.

Затѣмъ, далѣе, отчеты о дѣятельности тѣхъ строительныхъ обществъ и компаній, а также предпринимателей, которые поставили себѣ цѣлью снабжать участниковъ или служащихъ собственными домами, показываютъ, что эти дома находятся въ наиболѣе антисанитарномъ состояніи (см. „Вѣстникъ Юго-Западныхъ жел. дор.“ № 6—7, 1905 г.).

Это на Западѣ, гдѣ, казалось бы, приняты всѣ мѣры къ культивированію чистоты и опрятности. Что же сказать о нашей отчизнѣ, гдѣ съ грязью и нечистотой, кажется, испоконъ вѣковъ, вполнѣ сжились, гдѣ вообще говоря, отношеніе служащихъ къ личной, а тѣмъ болѣе казенной собственности оставляетъ желать во многомъ и во многомъ лучшаго!

На Западѣ, особенно въ Англіи и Германіи, дѣлались попытки такого рѣшенія квартирнаго вопроса, при которомъ дома и квартиры отводились бы служащимъ и рабочимъ въ собственность. Попытки эти не увѣнчались успѣхомъ, и нынѣ, напримѣръ, администрація

крупповскихъ сталелитейныхъ заводовъ въ Эссенѣ, выстроившая для рабочихъ и служащихъ свыше 3000 домовъ и на первыхъ порахъ отводившая эти дома въ собственность служащихъ,—отказалась отъ такого принципа. Сюда же отчасти должны быть отнесены Мюльгаузенскія учрежденія, имѣвшія задачей сдѣлать рабочихъ частными собственниками. Полувѣковый опытъ Мюльгаузенскихъ поселковъ—Société Mulhousienne des cités ouvrières—доказалъ всю непригодность примѣняемой ими системы. Цѣлый рядъ изслѣдователей этого вопроса (Альбрехтъ, Федоровичъ и др.) единогласно свидѣтельствуютъ о непригодности пріобрѣтенія даже болѣе самостоятельными рабочими жилищъ въ собственность; замѣчено, между прочимъ, что, какъ только домъ переходитъ во владѣніе рабочаго, онъ почти всегда становится предметомъ спекуляцій...[1]).

Нѣкоторыя товарищества, какъ, напримѣръ, Ганноверское сберегательное, построило дома съ тѣмъ, чтобы они находились во владѣніи всего товарищества, а не отдѣльныхъ членовъ его.

Словомъ, „въ настоящее время на Западѣ, при рѣшеніи квартирнаго вопроса все болѣе и болѣе устанавливается тенденція доставлять рабочему населенію не собственные дома, а квартиры, обставленныя по послѣднимъ даннымъ гигіены и комфорта“[2]).

Еще опредѣленнѣй рѣшается разсматриваемый нами вопросъ въ Англіи. Здѣсь почти во всѣхъ уставахъ обществъ, поставившихъ себѣ цѣлью дать бѣдному, трудящемуся люду хорошую дешевую квартиру, или обзавестись своимъ домомъ, доминируетъ одно непремѣнное условіе: квартирантъ или арендаторъ не имѣетъ права извлекать изъ даннаго ему помѣщенія или пріобрѣтеннаго съ помощью общества дома какихъ-

---

[1]) *М. Г. Диканскій*. Квартирный вопросъ и соціальные опыты его рѣшенія (СПБ., 1908 г., стр. 32—34).

[2]) В. Синевъ. Квартирный вопросъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ (Вѣстникъ Юго-Зап. дор., 1905 г. № 6—7).

либо матеріальныхъ выгодъ. „Забота о жилищахъ должна имѣть своею цѣлью не интересы стяжательства отдѣльныхъ лицъ, но оздоровленіе цѣлаго класса и созданіе благопріятныхъ для фабрики или иного учрежденія условій въ смыслѣ продуктивности труда рабочихъ и служащихъ [1]).

Съ точки зрѣнія всѣхъ этихъ соображеній пріобрѣтаютъ свой смыслъ и тѣ опасенія въ отношеніи даже долгосрочной аренды, какія высказалъ главноуправляющій землеустройствомъ и земледѣліемъ въ письмѣ, приведенномъ нами выше.

Дѣйствительно, служащіе, сохраняя свои арендныя права на участки какъ во время прохожденія службы, такъ и послѣ оставленія ея, ничѣмъ не стѣснены были бы въ передачѣ этихъ правъ постороннимъ лицамъ, не изъ числа служащихъ, такъ что въ одинъ прекрасный день служащіе снова возбудили бы ходатайства объ организаціи желѣзнодорожнаго поселка „за отсутствіемъ такового". Но тогда врядъ ли нашлись бы для этой цѣли новыя свободныя земли и прежнія средства.

Наконецъ, и само Управленіе дорогъ предпочитаетъ, повидимому, въ квартирномъ вопросѣ аренду началамъ собственности. Это легко видѣть, вчитываясь въ тѣ вопросные листы, какіе разосланы были имъ мѣстнымъ управленіямъ дорогъ въ октябрѣ 1915 г. для заполненія и касались желѣзнодорожныхъ поселковъ. Въ этомъ отношеніи характеренъ, напримѣръ, такой вопросъ, поставленный въ анкетѣ:

— Удовлетворились ли бы теперешніе жители условіями жизни, существующими нынѣ въ поселкѣ, если бы они (жители) *были не собственниками* занимаемыхъ ими домовъ, а квартирантами?

Какъ бы то ни было, но не подлежитъ сомнѣнію, что, по крайней мѣрѣ, въ начальной стадіи своего раз-

---

[1]) **А. Спасскій. Образцовыя жилища для рабочихъ на русскихъ фабрикахъ и заводахъ и принципы ихъ устройства. Кіевъ, 1908 г., страница 49.**

витія домостроительство, поселковое ли то, или городское, если ему суждено въ недалекомъ будущемъ начаться, должно исходить изъ принципа, наиболѣе соотвѣтствующаго его цѣли. А цѣль эта, повторяемъ, опредѣленная: создать дешевую и непремѣнно здоровую квартиру для нуждающихся въ томъ служащихъ и тѣмъ поднять благосостояніе общаго желѣзнодорожнаго дѣла. Все, что лежитъ на пути къ этой цѣли и заслоняетъ ее,—отметается, какъ ненужное и даже вредное для общаго дѣла.

IV. Въ отвѣтъ на приведенное выше предписаніе Управленія жел. дорогъ отъ 6 іюня 1914 г. управленіе Юго-Западныхъ жел. дор., представляя свѣдѣнія, необходимыя для разработки вопроса о постройкахъ жилыхъ домовъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы, высказало свои основанныя на реальномъ соотношеніи мѣстныхъ условій соображенія, на которыхъ считаемъ нужнымъ остановиться подробнѣй.

1. Постройка жилыхъ домовъ для служащихъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы, съ уплатой процентовъ на позаимствованныя суммы, вмѣстѣ съ погашеніемъ ихъ въ размѣрѣ $5+1=6\%$ и производствомъ расходовъ по содержанію, ремонту и возобновленію домовъ изъ квартирной платы, взимаемой со служащихъ, представляется управленію Юго-Западныхъ дорогъ „весьма желательной“ и является для него „одной изъ важнѣйшихъ мѣръ, направленныхъ къ улучшенію быта желѣзнодорожныхъ служащихъ“.

„Быстрый ростъ большинства городовъ и селеній, въ предѣлахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ связи съ непомѣрнымъ ростомъ стоимости строительныхъ матеріаловъ, рабочихъ рукъ и свободныхъ усадебныхъ земель, способствовали усиленному повсюду возрастанію квартирныхъ цѣнъ, поднявшихся за десятилѣтіе на 50% и болѣе.

Мелкіе служащіе, не будучи въ состояніи оплачи-

вать квартиры, отвѣчающія ихъ потребности и условіямъ гигіены, должны довольствоваться малыми, неудобными и нездоровыми помѣщеніями на окраинахъ, въ большихъ же городахъ вынуждены даже выселяться на ближайшія станціи. Не отражаться на службѣ подобныя условія жизни служащихъ, конечно, не могутъ. Въ первую очередь необходима постройка домовъ для служащихъ младшихъ и среднихъ, окладъ которыхъ не превышаетъ 1.500 руб. въ годъ, въ дальнѣйшемъ же предоставленіе квартиръ въ такихъ домахъ можно было бы распространить и на всѣхъ служащихъ вообще, такъ какъ ростъ квартирной платы въ городахъ не можетъ не стѣснять матеріально даже агентовъ, получающихъ сравнительно большіе оклады.

2. Важнѣе всего, говорится далѣе въ рапортѣ мѣстнаго управленія, постройка домовъ въ такихъ крупныхъ центрахъ, какъ Одесса и Кіевъ, а затѣмъ, въ небольшихъ пунктахъ, при поселкахъ, гдѣ найти квартиры не представляется возможнымъ за отсутствіемъ частныхъ домовъ, въ которыхъ бы были квартиры для сдачи въ наемъ.

Отъ устройства поселковъ вблизи Кіева и Одессы до сего времени приходилось отказываться въ виду непомѣрной цѣны на землю, заявленной пригородными владѣльцами. Что касается Бирзулы, Бендеръ, Казатина, Жмеринки и др. станцій, гдѣ недостатокъ помѣщеній выражается въ количествѣ отъ 400 до 2000 кв. саж., то устройство поселковъ при нихъ является въ высшей степени желательнымъ и, повидимому, исполнимымъ.

3. Расчеты показали, что типъ небольшихъ домовъ-коттеджей настолько дорогъ, что при необходимости соблюденія предположеній, изложенныхъ въ пунктѣ 6-мъ предписанія, отъ него приходится отказываться и строить вездѣ дома трехъ и даже четырехъэтажные.

4. При разсмотрѣніи стоимости постройки домовъ, получились слѣдующія данныя:

а) наиболѣе удобными для пользованія слѣдуетъ признать дома не выше трехъ этажей, такъ какъ при болѣе высокихъ постройкахъ возникаетъ уже вопросъ объ устройствѣ подъемныхъ машинъ и, кромѣ того ухудшается освѣщеніе нижнихъ этажей;

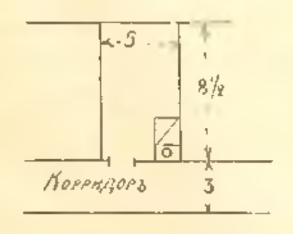
б) высоту этажей достаточно взять = 1,52 с., толщину междуэтажныхъ перекрытій = 0,18. Принимая же во вниманіе повышеніе пола 1-го этажа надъ поверхностью земли = 0,30 с., а также подъемъ карниза надъ потолкомъ 3-го этажа = 0,15 с. можно въ среднемъ считать высоту этажа: $\frac{(1,52+0,18)\times 3+0,15+0,30}{3} = 1,85$ с.

в) въ проектируемыхъ домахъ должно быть устроено центральное водяное отопленіе, обыкновенная вентиляція, электрическая проводка для освѣщенія и паркетные полы.

При каждой квартирѣ въ 3—4 комнаты необходимы: ванна, людская и клозетъ; при 2-хъ комнатахъ можно не устраивать людской, но должны быть ванная и клозетъ; для квартиры въ 1 комнату съ кухней, слѣдуетъ ограничиться однимъ отдѣльнымъ клозетомъ; для квартиры же только въ одну комнату, клозетъ долженъ быть одинъ на нѣсколько квартиръ. Каждая квартира должна имѣть въ подвалѣ непромерзаемый погребъ и дровяникъ;

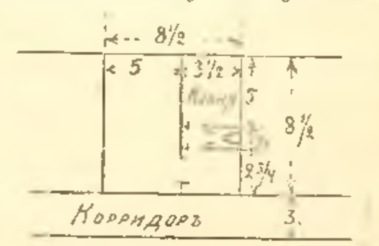
г) для выясненія квадратнаго содержанія половъ въ квартирахъ разныхъ типовъ, составлены приведенные здѣсь схематическіе наброски плановъ этихъ квартиръ, а именно:

Въ 1 комнату.



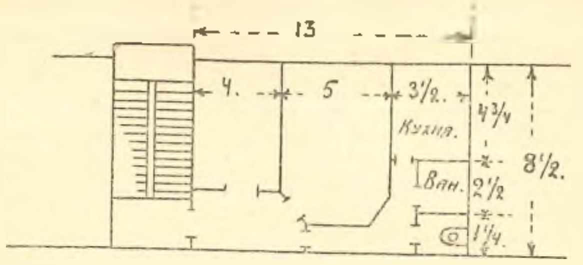
Площадь: $5 \times 8^1/_2 = 42$ кв. ар. $= 4^2/_3$ к. с.

Въ 1 комнату съ кухней.



Площадь: $8^1/_2 \times 8^1/_2 = 72,25$ кв. арш. = 8 кв. саж.

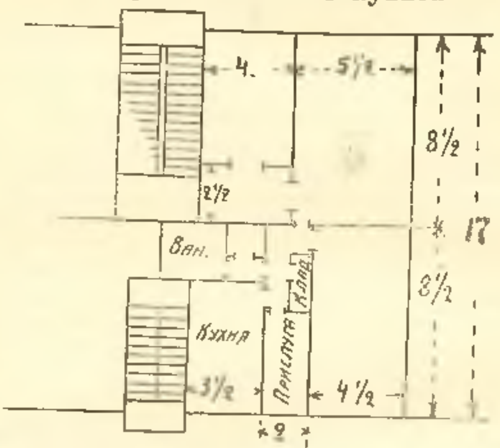
Въ 2 комнаты съ кухней.



Площадь: $13 \times 8^1/_2$=110,5 кв. арш.=12,2 кв. саж.

Лѣстница служитъ одновременно какъ парадной, такъ и черной.

Въ три комнаты съ кухней.



Площадь: кабинетъ—24 кв. арш., столовая—47 кв. арш. спальня—$38^1/_4$ кв. арш., прислуги—10 кв. арш, кухня—17,5 кв. арш., ванная, клозетъ и корридоръ—13 кв. арш., передняя—8 кв. арш., а всего 158 кв. арш.=17,6 кв. с.

Такимъ образомъ, округляя полученныя данныя, можно принять, что кварт. въ 1 комнату имѣетъ $4^1/_2$ к. с.

въ одну комнату съ кухней . . . . 8 кв. с.
въ двѣ комнаты съ кухней . . . . 12 кв. с.
въ три комнаты съ кухней . . . . 18 кв. с.

д) застройка усадьбы не должна превышать 50% общей площади, такъ какъ въ противномъ случаѣ бу-

детъ затруднено освѣщеніе зданія и не остается свободныхъ мѣстъ во дворѣ, достаточныхъ для устройства палисадниковъ. При такой застройкѣ получится, что на 1 кв. с. квартиры придется стоимость почти одной квадр. сажени усадебной площади.

Напримѣръ: усадьба 5000 кв. саж.

застройка 50% = 2500 кв. саж.

При трехъэтажномъ зданіи въ 3-хъ этажную площадь = 2500 × 3 = 7500 кв. саж.

За исключеніемъ 45% на стѣны, перегородки, лѣстницы и общіе корридоры, останется на квартиры съ кухнями, передними, ванными и проч.

7500 × 0,55 = 4125 кв. саж., т. е. одной кв. саж. площади квартиры соотвѣтствуетъ немного болѣе одной кв. саж. площади усадьбы;

е) стоимость усадьбы, расположенной *безусловно не въ центрѣ города*, примѣнительно къ Кіеву, гдѣ цѣны на землю обыкновенно высоки, можно считать рублей *въ 50 за одну кв. саж.*;

ж) при вышеприведенныхъ условіяхъ, одну куб. саж. построекъ можно принять *въ 85 руб.*, включая въ эту цѣну всѣ перечисленныя въ § 3 хозяйственныя устройства и часть подвала отъ поверхности земли до уровня пола подвала.

Такимъ образомъ, если положить, что на стѣны перегородки, лѣстницы и общіе корридоры отойдетъ отъ общей площади дома въ среднемъ 25% + 10% + + 10% = 45%, то при стоимости одной куб. саж. постройки 85 руб. одна куб. саж. квартиры будетъ стоить:

$$\frac{85}{0,55} = 150 \text{ руб.}$$

Одна квадратная сажень квартиры при условной высотѣ этажа = 1,85 с. (см. § 2) и стоимости одной кв. сажени усадьбы въ 50 руб., обойдется въ 150 × 1,85 + + 50 = 327 руб.

Предположимъ даже, что эта стоимость=330 руб. квад. саж. Тогда квартира въ 1 комнату будетъ стоить

$$330 \times 4\tfrac{1}{2} = 1485 \text{ руб.}$$

въ 1 комнату съ кухней = 330 × 8 = 2640 р.
въ 2 „ „ „ = 330 × 12 = 3960 р.
въ 3 „ „ „ = 330 × 18 = 5940 р.

Для опредѣленія арендной платы слѣдуетъ имѣть въ виду, что капиталъ, затраченный пенсіонной кассой, долженъ приносить чистый доходъ въ такомъ же размѣрѣ, какой установленъ правленіемъ по выдачѣ служащимъ долгосрочныхъ ссудъ на пріобрѣтеніе недвижимости, т. е. 5%.

Погашеніе затраченнаго капитала (на срокъ 36—37 лѣтъ) . . . . 1%.

Ремонтъ домовъ, страхованіе, налоги, управленіе и всѣ вообще эксплоатаціонные расходы . 3%.

Итого . . . 9%.

При условіи обязательнаго извлеченія валового дохода отъ сдачи въ наемъ квартиръ, въ размѣрѣ 9% стоимости зданія, за квартиры вышеуказанныхъ размѣровъ, пенсіонная касса должна была бы взимать:

кварт. 1 ком.	4½ кв. саж.	въ годъ	133 р. 65 к.,	въ мѣс.	11 р. 14 к
„ 1 „ съ кух.	8 к. с.	„	237 р. 60 к.,	„	19 р. 80 к.
„ 2 „ „	12 „	„	356 р. 40 к.,	„	29 р. 70 к.
„ 3 „ „	18 „	„	534 р. 60 к.;	„	44 р. 55 к.

т. е. за 1 квад. саж. помѣщенія пришлось бы взимать 29 р. 70 к. или для округленія 30 руб. со службами, но безъ площади, занимаемой стѣнами, лѣстницами, общими корридорами и проч. Конечно, при болѣе густой застройкѣ усадьбы и при домахъ мелкаго участка постройки не въ три, а напримѣръ, въ 4 этажа, а также при уменьшеніи стоимости постройки и стоимость квартиръ должна соотвѣтственно понижаться.

5. Постройка одного—двухъ домовъ могла бы быть осуществлена въ полосѣ отчужденія дорогъ на каждой изъ перечисленныхъ въ рапортѣ № 633/4263 станцій *), что же касается до постройки нѣсколькихъ домовъ, а тѣмъ болѣе цѣлыхъ поселковъ, то для этого потребовалась бы обязательно покупка земли, приблизительно

*) Въ этомъ рапортѣ указано 69 станцій.

въ томъ же количествѣ, въ какомъ выражается потребность въ квартирной площади, какъ это изложено въ предыдущемъ пунктѣ, при условіи постройки домовъ 2-хъ или 4-хъ этажныхъ. Цѣны на землю такъ широко варьируются въ предѣлахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (при почти 4000 верстахъ ихъ протяженіи), что приблизительно дать расцѣнку въ настоящее время, до полученія соотвѣтственныхъ данныхъ съ линіи, положительно невозможно.

6. На основаніи вышеизложеннаго расчета стоимости постройки домовъ можно предположить, что процентъ на строительный капиталъ, погашеніе, ремонтъ, и содержаніе жилыхъ домовъ будутъ вполнѣ окупаться квартирною платою, даже при назначеніи квартирныхъ платъ не свыше существующихъ въ частныхъ домахъ. Однако, точно весь расчетъ этотъ примѣнимъ только для Кіева, гдѣ извѣстна стоимость земли, ближе *къ окраинамъ* (*около 50 руб. квад. саж.*) и средняя стоимость квартиръ (*до 32 руб. за квадр. сажень чистой жилой площади*)".

Всѣ эти выкладки и соображенія относятся ко времени до войны (рапортъ былъ отправленъ въ Управленіе дорогъ 2 іюля 1914 года), такъ что приведенныя только что данныя, въ связи съ переживаемой дороговизной и повышеніемъ цѣнъ на матеріалы, значительно утратили свою свѣжесть и нуждаются въ существенномъ коррективѣ для своей приложимости.

Однако, несмотря на то, что война нѣсколько измѣнила приведенныя въ вышеуказанномъ проектѣ цифровыя данныя—въ смыслѣ увеличенія стоимости построекъ, данныя техническаго расчета на время послѣ войны (приблизительныя, конечно) позволяютъ думать, что проектъ осуществимъ даже и при условіяхъ повышенія цѣнъ на строительный матеріалъ и рабочія руки. Нынѣшнія условія рынка даютъ основанія предполагать, что повышеніе цѣнъ не превыситъ 65—70% существующихъ цѣнъ на матеріалы. Въ связи

съ этимъ данныя п. ж. проекта нужно при расчетѣ считать не въ 85 р. за 1 кб. саж., а около 140 руб.,—тогда стоимость 1 кб. саж. квартиры, указанная тамъ же, будетъ не 150 р., а 255 р., а стоимость 1 кв. саж. квартиры (считая и стоимость усадьбы подъ постройкой)—520 р. Предполагая, что стоимость эта даже нѣсколько выше—525 р., получимъ стоимость квартиръ:

въ 1 комнату	. . . . .	($4^1/_2$ кв. саж.)	=2362 р. 50 к.
1 „	съ кухней	(8 „ „)	=4200 р.
2 „	„ „	(12 „ „)	=6300 р.
3 „	„ „	(18 „ „)	=9450 р.

При этихъ условіяхъ наемная стоимость квартиръ должна быть:

1 комн.	212 р. *въ годъ*	(въ круг. чис.)	—17 р. *въ м-цъ*
1 „ съ кухн.	378 р. „ „		—31 р.
2 „ „ „	567 р. „ „		—47 р.
3 „ „ „	850 р. „ „		—71 р.

И тогда пенсіонная касса валового дохода отъ сдачи квартиръ въ наемъ будетъ имѣть 9% отъ затраченной на постройку суммы. Заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что указанныя цифры весьма близки въ данный моментъ къ существующимъ въ Кіевѣ цѣнамъ на квартиры; къ тому же, и стоимость усадьбы, включенная по расчетамъ проекта (п. ж.) въ стоимость квартиры, взята примѣнительно къ цѣнамъ на землю окраинъ Кіева и выражена довольно значительной цифрой—50 р. за 1 кв. саж.

Всѣ эти соображенія приводятъ къ убѣжденію, что постройка квартиръ, обладающихъ всѣми удобствами (при центр. водяномъ отопленіи, обыкновенной вентиляціи, электр. проводкѣ, паркетн. полахъ, ваннѣ, тепл. клозетѣ) дастъ возможность эксплоатировать постройки при наемной платѣ не выше частновладѣльческой и обезпечитъ нанимателямъ безусловно большія удобства.

Нельзя, далѣе, не отмѣтить, что указанное въ п. 1

повышеніе квартирныхъ цѣнъ за послѣднее десятилѣтіе въ размѣрѣ 50%, теперь, съ войной, прогрессивно возрасло и грозитъ, несмотря на принятыя (въ видѣ выдачи мобилизаціонныхъ денегъ) мѣры, снова выселить значительное количество младшихъ и даже среднихъ семейныхъ служащихъ на окраины и ближайшія станціи. Даже при тѣхъ условіяхъ, если бы квартирныя цѣны равномѣрно поднимались въ годъ на 5%, то, чтобы поддержать существующую нынѣ норму благополучія служащаго, министерству ежегодно пришлось бы пропорціонально увеличивать оклады. Послѣдній же скачекъ квартирныхъ цѣнъ періода 1914—16 г. достаточно ясно показываетъ, что компенсаторное увеличеніе окладовъ служащихъ должно обойтись казнѣ гораздо значительнѣе, чѣмъ предоставленіе имъ готовыхъ помѣщеній, выстроенныхъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы.

Разсматриваемый проектъ непремѣннымъ условіемъ своего осуществленія ставитъ постройку большого дома въ раіонѣ города, почему въ расчетъ входитъ и стоимость усадьбы въ предѣлахъ Кіева, причемъ землю предполагается пріобрѣсти въ собственность. Устройство поселковъ вблизи Кіева и Одессы, какъ мы видѣли, не входитъ въ расчеты Управленія, „въ виду непомѣрной цѣны на землю, заявленной пригородными владѣльцами. Устройство же поселковъ въ Бирзулѣ, Бендерахъ, Казатинѣ и Жмеринкѣ является въ высшей степени желательнымъ и, повидимому, исполнимымъ“. Такимъ образомъ, при исключеніи одного лишь фактора—дороговизны на землю вблизи Кіева и Одессы, осуществленіе постройки поселковъ становится, какъ будто, возможнымъ и для этихъ двухъ пунктовъ. Какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго, такая возможность имѣется въ видѣ пріобрѣтенія Управленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ соотвѣтствующихъ участковъ въ безвозмездное пользованіе.

Затѣмъ, далѣе, основываясь на данныхъ расчета, проектъ отрицаетъ возможность постройки домовъ-коттеджей, въ виду значительнаго увеличенія стоимости построекъ этого типа, сравнительно съ 2—3-хъ этажными домами, и содержитъ указаніе, что *вездѣ*,—т. е. независимо отъ выбраннаго для постройки пункта, этотъ типъ построекъ окажется значительно дороже. Однако, современная техника строительства городовъ, именно этотъ типъ одно-двухъ-этажныхъ коттеджей считаетъ наиболѣе обезпечивающимъ для живущихъ въ немъ удобства и гигіеничность, сокращая тѣмъ самымъ развитіе болѣзней[1]), леченіе коихъ, какъ извѣстно, составляетъ довольно внушительную статью расхода. Вспомнимъ, какія суммы ежегодно тратятся, хотя бы одними Юго-Западными дорогами, на выдачу пособій по болѣзни, на отпускъ лекарствъ и содержаніе больныхъ въ санаторіяхъ! Но съ другой стороны, постройка коттеджей въ городѣ невыполнима, т. к. предполагаетъ наличіе большой площади усадьбы,—поэтому желаніе создать типъ оздоровляющей постройки для служащихъ приводитъ къ необходимости создать изъ коттеджей поселокъ, т. е. выйти за предѣлы города. Увеличеніе расходовъ на постройку въ этомъ случаѣ съ избыткомъ окупится, если вспомнить, что, кромѣ самого служащаго, и семья его будетъ испытывать благотворное вліяніе санитарно-гигіеническихъ условій, какъ факторовъ, оздоровляющихъ молодое поколѣніе, воспитывающихъ, благодаря близости къ природѣ и развивающихъ инціативу и самостоятельность, въ виду отсутствія стѣсненій. Обо всемъ этомъ, можетъ быть, не приходилось бы говорить, если бы въ Россіи не былъ такъ распространенъ взглядъ, что „поселки—излишняя роскошь“, а не насущная необходимость и для насъ самихъ, и для дѣтей. Кромѣ того, жизнь въ поселкѣ создала бы среди желѣзнодорожныхъ служащихъ извѣстную общинность, повела бы къ удешевле-

[1]) См., напр., проф. *М. И. Митилино*: „Жилищный вопросъ и право застройки“, Изв. Кіев. Гор. Думы 1914 г. № 12, стр. 6—7.

нію жизни путемъ образованія кооперативовъ, и, тѣмъ самымъ, способствовала бы, наиболѣе всего, повышенію работоспособности служащихъ, заставляя дорожить службой и сознательно относиться къ ея обязанностямъ.

V. Выборъ типа постройки представляетъ собою, по свидѣтельству спеціалистовъ, одну изъ труднѣйшихъ и вмѣстѣ важнѣйшихъ частностей квартирной проблемы.

Несомнѣнно, идеалъ жилища представляетъ домъ-особнякъ: онъ лучшій въ гигіеническомъ отношеніи потому, что прекрасно провѣтривается („стѣны дышатъ", по образному выраженію одного ученаго), и въ этическомъ смыслѣ, потому, что онъ вполнѣ изолированъ и даетъ возможность своимъ обитателямъ жить по своему вкусу, сообразно ихъ индивидуальнымъ наклонностямъ, хотя, конечно, этотъ типъ постройки нѣсколько дорогъ.

Типъ многоэтажныхъ домовъ или, какъ его принято называть, казарменная система, лишенъ всѣхъ этихъ преимуществъ особняка: скучность жильцовъ, недостатокъ воздуха, а часто и свѣта, невозможность обособить квартиры въ случаѣ появленія заразныхъ болѣзней и, наконецъ, что самое главное, постоянное сосѣдство—все это говоритъ не въ пользу казарменной системы [1]).

Прекрасной, далѣе, считается система „парныхъ" или двойныхъ особняковъ, сохраняющая всѣ преимущества и достоинства свободно стоящаго даже особняка, безъ его недостатковъ. Условія удобства, гигіены и дешевизны наилучшимъ образомъ совмѣщаются, по завѣренію Диканскаго [2]), въ системѣ такой постройки, такъ какъ каждый изъ такихъ домовъ, составляющихъ группу, представляетъ собою вполнѣ изолированное отдѣльное цѣлое, каждый получаетъ съ трехъ сторонъ свѣтъ и воздухъ, но въ то же время каждый изъ нихъ менѣе под-

---

[1]) Диканскій. Квар. вопр. 175, 176; срвн. его же: „Постройка городовъ, ихъ планъ и красота". стр. 93—137.

[2]) Ibidem, стр. 178—179.

верженъ дѣйствію наружной температуры, легче отапливается, а въ постройкѣ обходится нѣсколько дешевле.

Такой типъ постройки—два особняка, прислоненные другъ къ другу одной боковой стороной (Doppelhäuser, Zwillingshäuser, maisons jumelles—пользуются почти повсемѣстно на западѣ большой популярностью, благодаря именно тѣмъ выгодамъ, какія представляетъ эта система полуоткрытой застройки въ санитарно-гигеническомъ, экономическомъ и даже художественномъ отношеніяхъ.

Совершенной, при этомъ, является такая постройка, которая создаетъ свободное пространство для каждаго отдѣльнаго дома, „чтобы, говоря словами Моро, каждое отдѣльное строеніе всегда купалось въ воздухѣ и свѣтѣ—„baigné d'air et de lumière" [1]).

Всего этого, конечно, труднѣе достичь въ городѣ, да еще въ такомъ, какъ Кіевъ или Одесса, нежели за предѣлами ихъ, напримѣръ, въ лѣсныхъ пространствахъ, окаймляющихъ Кіевъ, или въ степныхъ окрестностяхъ Одессы.

Свѣтъ и воздухъ являются краеугольнымъ требованіемъ современнаго строительства. Неоспоримыя данныя статистики наглядно устанавливаютъ зависимость цифры заболѣваемости и смертности отъ степени скученности жилья, что, въ свою очередь, обусловлено и типомъ постройки. Особенно непригляднуую въ этомъ отношеніи картину представляютъ наши города. „Жилищныя условія, въ которыхъ живетъ городская бѣднота, тысячи коечныхъ и коморочныхъ квартиръ съ ихъ страшнымъ переполненіемъ и грязью, парализуютъ усилія къ оздоровленію города, и эпидеміи представляютъ слишкомъ частое явленіе",—гласитъ Отчетъ Московскаго Городского Управленія.

Что касается городовъ юго-западной Россіи, то здѣсь, благодаря т. н. чертѣ осѣдлости евреевъ, создались совершенно исключительныя по своей затѣсненности условія жилья.

---

[1]) Lucas. Les Habitations etc. Paris,—Диканскій, ibidem, стр. 159.

Въ то время какъ цѣлый рядъ государствъ и городскихъ управленій всячески стремятся разселять городскія конгломераціи, и это почитается основной задачей современной муниципальной политики, — у насъ черта осѣдлости искусственно прикрѣпляетъ къ городскимъ центрамъ семимилліонное населеніе, которое къ тому же, лишено права выѣзда изъ городовъ въ окрестности. Отсюда это, констатируемое спеціалистами, „полное физическое вырожденіе огромной части населенія, вынужденнаго жить въ „очагахъ заразы всякихъ эпидемическихъ болѣзней“ [1]).

И поскольку это относится, гл. обр., къ городамъ Юго-Западной Россіи, Управленію Юго-Западной дороги при выборѣ мѣста для будущаго строительства, думается, игнорировать такого рода факторъ едва ли приходится.

Какъ бы то ни было, измученному взору желѣзнодорожнаго служащаго и рабочаго, изнывающихъ въ условіяхъ современнаго жилья, предносятся, какъ идеалъ грядущаго улучшенія жизни, дома просторные, свѣтлые, съ широкими открывающимися горизонтами вмѣсто трущобъ нынѣшняго города. И на нѣкоторыхъ дорогахъ такой идеалъ уже близится къ своему реальному осуществленію. Таковъ, напр., поселокъ для служащихъ Московско-Казанской желѣзной дороги, сооружаемый на 36-й верстѣ отъ Москвы. Изыскивая выходъ изъ создавшагося положенія, Правленіе дороги еще четыре года тому назадъ энергично принялось за изученіе вопроса, образовало особую комиссію, въ которую вошли представители отъ Управленія и линіи дорогъ.

Пятнадцать засѣданій этой комиссіи, пользовавшейся собраннымъ обширнымъ матеріаломъ изъ области жилищныхъ условій небогатыхъ обывателей въ Западной Европѣ и Америкѣ, дали основаніе заключить, что Правленію не слѣдуетъ останавливаться ис-

[1]) *Диканскій:* „Постройка городовъ, ихъ планъ и красота“, Петроградъ, 915 г., стр. 157—158.

ключительно на постройкѣ домовъ съ дешевыми квартирами въ Москвѣ и на ея окраинахъ, но слѣдуетъ идти далѣе, именно — построить для своихъ служащихъ „городъ-садъ“.

Основаніемъ для этого послужило то соображеніе, что, какъ бы дешево городская квартира ни обходилась, плата эта, благодаря дороговизнѣ городской земли, не можетъ не содержать въ себѣ извѣстной доли этой дороговизны, въ сравненіи съ тѣмъ, что приходится на такую же площадь помѣщенія и такую же кубическую вмѣстимость жилища внѣ черты города, гдѣ-нибудь по линіи дороги.

Если же къ этому прибавить отсутствіе здороваго воздуха, преграждееіе доступа солнечному свѣту, а зачастую и полное его отсутствіе въ городскихъ квартирахъ, а затѣмъ антигигіеничность и неблагоустройство, то, — разсуждаетъ Управленіе дороги, — вполнѣ станетъ понятнымъ, какое громадное значеніе имѣетъ и для бюджета и для здоровья средняго служащаго переселеніе изъ столицы въ благоустроенный, расположенный на лонѣ природы „городъ-садъ“.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы воспользоваться преимуществомъ общей организаціи и высокой степенью гигіеническихъ условій, Правленіе рѣшило организовать совмѣстно съ поселкомъ и свой больничный центръ, а также центръ учебный, разсчитавъ необходимое число школъ не только для живущихъ въ поселкѣ, но и для дѣтей служащихъ на линіи, проектируя выстроить для нихъ спеціальныя общежитія.

Для осуществленія предположеннаго предпріятія, Правленіе купило съ разрѣшенія общаго собранія участокъ земли при пл. „Прозоровская“, мѣрою въ 677 десятинъ 1680 кв. саж., а 1 октября 1912 г. учрежденъ особый „Отдѣлъ улучшенія быта служащихъ“, на который и возложено выполненіе всего обширнаго проекта [1].

[1] Свѣдѣнія эти и всѣ, касающіяся разсматриваемаго поселка, заимствуемъ изъ любезно предоставленныхъ намъ „Отдѣломъ“ матеріаловъ: „Поселокъ“, „Проектъ поселка“ и пр.

Мѣсто для поселка расположено, какъ уже сказано, на 36-й верстѣ главной линіи, въ разстояніи 60—70 минутъ отъ Москвы. При электрической тягѣ, предположенной до Раменскаго, это разстояніе уменьшится до 40 и даже 30 минутъ, и тогда, при четырехъ поѣздахъ въ часъ, поселокъ будетъ имѣть идеальное сообщеніе съ Москвой.

Самое мѣстоположеніе участка обезпечиваетъ поселку наилучшія гигіеническія условія. Мѣсто возвышенное, холмистое, совершенно сухое; почва песчаная, грунтовая вода находится не ближе 3—4 саж. отъ поверхности. Почти весь участокъ покрытъ хвойнымъ, и преимущественно сосновымъ лѣсомъ, такъ что каждая усадьба получитъ уже готовыя насажденія, а часто и строительный матеріалъ.

Такимъ образомъ жизнь обитателей поселка будетъ протекать на фонѣ богатой деревенской зелени.

По своему заданію построенный поселокъ не только займетъ первое мѣсто въ Россіи, но и будетъ, по заявленію его инициаторовъ, въ состояніи спорить по своему благоустройству со многими поселками Европы.

При составленіи плана московско-казанскаго поселка приняты въ расчетъ всѣ указанія практики и теоріи городовъ-садовъ.

Прежде всего, поселокъ, какъ стѣной, окруженъ полосой свободныхъ земель, частью лѣсистыхъ, частью полевыхъ. Это тотъ сельско-хозяйственный заповѣдный поясъ, на неприкосновенности котораго такъ настаиваетъ современная гигіена городовъ.

Система внутреннихъ парковъ связана непосредственно съ сельско-хозяйственнымъ поясомъ, служащимъ основнымъ резервуаромъ свѣжаго воздуха такимъ образомъ, что *доступъ чистаго воздуха къ центру поселка навсегда обезпеченъ*. Это будетъ, такимъ образомъ, сплошной „паркъ-лѣсъ“, одинъ большой резервуаръ воздуха, какъ бы одинъ громадный санаторій [1]).

[1]) „Поселокъ для служащихъ дороги“, стр. 4—8.

Мы нарочито останавливаемся такъ подробно на этомъ поселкѣ главнымъ образомъ потому, что, какъ увидимъ ниже, и Управленіе Юго-Западныхъ дорогъ имѣетъ возможность, благодаря природѣ прилегающихъ къ Кіеву окрестностей, и въ частности одного опредѣленнаго въ нихъ уголка, создать такой же, а, можетъ быть, и еще лучшій поселокъ.

Позволительно, въ самомъ дѣлѣ, будетъ спросить,— развѣ облюбованные десять лѣтъ тому назадъ служащими Юго-Западныхъ дорогъ для устройства поселка— „Бѣличи“ по своимъ природнымъ условіямъ чѣмъ-нибудь уступаютъ участку земли при пл. „Прозоровская“; развѣ здѣсь не тотъ же сплошной „паркъ-лѣсъ“, чудесный сосновый лѣсъ, окруженный такой же полосой свободныхъ земель, частью лѣсныхъ, частью полевыхъ, какъ отныпѣ знаменитая „Прозоровская“; а „какъ бы посмотрѣть да посравнить“ лѣсъ въ Бѣличахъ и лѣсъ „Прозоровской“, кто знаетъ,—быть можетъ, всѣ преимущества и на сторонѣ Бѣличей. Правда, мѣсто въ Бѣличахъ нельзя считать возвышеннымъ и холмистымъ, какъ это видимъ мы въ „Прозоровской“, но зато Бѣличи имѣютъ свое незамѣнимое преимущество, это—близость къ Кіеву. Не слѣдуетъ вѣдь забывать, что Бѣличи отъ Кіева отдѣляютъ всего лишь 17 верстъ, тогда какъ „Прозоровская“ отстоитъ отъ Москвы въ два раза дальше. Такимъ образомъ, если при самыхъ лучшихъ условіяхъ желѣзнодорожнаго сообщенія для поѣздки изъ Москвы въ „Прозоровскую“ понадобится 30—40 минутъ, то для сообщенія Кіева съ Бѣличами потребуется всего лишь какихъ-нибудь 15—20 минутъ. А это уже большой плюсъ въ смыслѣ экономіи времени при передвиженіи желѣзнодорожнаго персонала.

Другое важное достоинство „Бѣличей“, это -то, что выборъ ихъ принадлежитъ самимъ служащимъ Юго-Западныхъ дорогъ: именно „Бѣличи“, какъ мы видѣли выше, были на протяженіи цѣлаго ряда лѣтъ

предметомъ страстныхъ мечтаній нашихъ служащихъ, которые прекрасно изучили и знаютъ этотъ уголокъ.

„Все, что дѣлается *для* народа, должно быть сдѣлано *черезъ* народъ“,—таковъ основной принципъ строительныхъ организацій на Западѣ. Только лишь непосредственная заинтересованность и участіе нуждающихся въ организаціи предпріятія можетъ создать прочный успѣхъ такимъ начинаніямъ[1]), какъ устройство желѣзнодорожнаго поселка.

И если бы указанному принципу суждено было восторжествовать и у насъ, на нашихъ дорогахъ, въ отношеніи хотя бы тѣхъ же Бѣличей,—а для этого на лицо, казалось бы, всѣ данныя,—это послужило бы прочнымъ залогомъ блестящаго развитія и процвѣтанія и нашего поселка.

Вернемся, однако, къ проекту Московско-Казанской дороги.

Улицы въ поселкѣ здѣсь распредѣляются на нѣсколько классовъ соотвѣтственно ихъ значенію и мѣстоположенію.

Главная улица, ведущая отъ вокзала къ центру поселка, имѣетъ ширину 30 саженей. На ней не будетъ трамваевъ съ ихъ непріятной системой столбовъ и проводовъ—это улица-паркъ, улица декоративная. Она идетъ, поднимаясь вогнутымъ профилемъ къ центру поселка, и открываетъ видъ на лучшее зданіе поселка—его театръ.

Слѣдующія по своему значенію улицы имѣютъ ширину 15 саж.—это улицы-артеріи; онѣ расположены такъ, чтобы втянуть въ себя по возможности всякое сквозное движеніе и соединить основные центры города—его муниципальный центръ, вокзалы, выходъ къ Москвѣ-рѣкѣ и пруду на рѣкѣ Хрипанкѣ и проч. Эти улицы назначены для трамвайнаго движенія такимъ образомъ, чтобы обслуживать главнѣйшія учрежденія поселка—церковь, больницы, школы, баню и пр.

[1]) *Диканскій*, Квартирный вопросъ и соціальные опыты его рѣшенія, стр. 208.

Третій классъ улицъ имѣетъ ширину въ 10 саж. Это второстепенныя артеріи, ведущія къ мѣстнымъ центрамъ. Онѣ же являются основными путями для движенія въ болѣе отдаленныхъ частяхъ поселка.

Наконецъ, четвертый классъ улицъ, улицъ жилыхъ частей. Ширина ихъ 6 саж. при мостовой въ 2 саж. Эти улицы расположены такимъ образомъ, чтобы какъ можно меньше привлекать сквозного движенія. Форма ихъ большею частью неправильная, что способствуетъ ихъ живописности, уютности и вмѣстѣ съ тѣмъ дешевизнѣ, такъ какъ они удобнѣе приспособляются къ рельефу мѣстности.

Рядъ площадей намѣченъ для настоящихъ и будущихъ нуждъ города. Изъ площадей надо отмѣтить вокзальную, центральную площадь передъ театромъ, площади для рынковъ.

Распланированный такимъ образомъ поселокъ будетъ оборудованъ просто, безъ излишества, но раціонально, по послѣднему слову науки.

Въ первую очередь поставлено общее городское благоустройство и отдѣлка улицъ.

Какъ улицы, такъ и площади поселка будутъ вымощены асфальтовымъ шоссе по бетонному основанію. Ширина мощеной части вездѣ минимальна, большая часть улицы назначена подъ газонъ, деревья и кустарники. Большое число жилыхъ улицъ не будетъ мощено вовсе, представляя собою широкіе бульвары для пѣшеходнаго движенія. Ѣзда по нимъ разрѣшается только въ случаѣ особой нужды—напримѣръ пожара. Весь участокъ будетъ канализованъ по раздѣльной системѣ съ біологической очисткой сточныхъ водъ, при чемъ воды отъ туберкулезнаго санаторія и заразнаго павильона будутъ подвергнуты предварительному обеззараживанію. На случай эпидеміи проектированы особые резервуары, гдѣ всѣ сточныя воды могутъ быть дезинфицированы.

Поселковый водопроводъ будетъ питаться артезі-

анской водой. Буровая скважина съ расчетомъ на подачу 10 ведеръ въ сутки на человѣка.

Въ ряду наиболѣе значительныхъ учрежденій поселка, направленныхъ къ обслуживанію интересовъ его обывателей, слѣдуетъ отмѣтить:

Церковь, разсчитанную на 400—500 человѣкъ.

Общественное собраніе съ театральнымъ заломъ, библіотекой и читальней, помѣщеніемъ для лекцій и т. д.

Больничный городокъ, состоящій изъ больницы, санаторіи для туберкулезныхъ и санаторіи для слабосильныхъ и переутомленныхъ.

Школьный кварталъ съ учебными заведеніями.

Общежитіе для дѣтей служащихъ, живущихъ на линіи. Кромѣ того, въ поселкѣ будутъ устроены *бани*, мужскія и женскія, съ бассейномъ для плаванія, а также *прачечная и сушильня*.

Для соблюденія чистоты въ санитарномъ отношеніи будетъ сооружена особая печь для сжиганія мусора.

Оборудованная такимъ образомъ и подготовленная площадь поселка будетъ разбита на небольшія, но вполнѣ благоустроенныя усадьбы для застройки ихъ домами-особняками, каковыхъ правленіемъ предположено выстроить въ первую же очередь до 1000 домовъ.

Размѣръ усадебъ различенъ, начиная отъ 300 кв. саж.; большинство имѣетъ размѣръ около 400 кв. саж. Размѣръ усадебъ сообразованъ съ положеніемъ по странамъ свѣта, съ качествомъ растущаго на участкѣ лѣса, значеніемъ улицы, на которую выходитъ усадьба, и тѣми спеціальными строительными требованіями, которыя будутъ предъявляться къ разнымъ частямъ города.

Эти домики съ усадьбами будутъ правленіемъ сдаваться служащимъ въ наемъ, при чемъ наемщику разрѣшается сдавать съ своей стороны въ наемъ комнаты своимъ служащимъ, а также и частнымъ лицамъ.

Часть поселка, на тысячу семей, предоставляется желающимъ строиться на арендныхъ условіяхъ самимъ, при чемъ условія постройки будутъ весьма льготными.

Въ помѣщеніи административнаго зданія будутъ отдѣленія *почты, телеграфа, пожарная команда* и пр.

Въ цѣляхъ предоставленія жителямъ поселка возможности свободно развлекаться спортомъ, въ поселкѣ будутъ устроены спеціальныя площадки для лаунъ-тенниса, футбола, крокета и др.

Площадь пруда въ 12.000 кв. саж. представляетъ собою большой красивый бассейнъ съ живописными островками и красивыми берегами.

Купанье, катанье на лодкахъ и рыбная ловля будутъ служить полезнымъ развлеченіемъ для жителей. Красоту пруда будетъ завершать плотина съ красивымъ желѣзо-бетоннымъ мостомъ для сообщенія съ пл. „Прозоровская".

Ежегодный взносъ за аренду земли въ 15 коп. за квадр. сажень установленъ, на основаніи данныхъ, по которымъ арендуется земля въ сосѣднихъ мѣстахъ по линіи Московско-Казанской желѣзной дороги.

Изъ имѣющихся матеріаловъ по выясненію расходовъ служащими на наемъ квартиръ можно судить о томъ, что проектируемыя жилищныя условія въ поселкѣ дадутъ экономію служащимъ до 50%.

Въ заключеніе слѣдуетъ сказать, что, затративъ на сооруженіе благоустроеннаго поселка 6.295.760 р., обществу дороги придется ежегодно приплачивать болѣе 200.000 рублей.

Впрочемъ, приплата эта въ началѣ устройства поселка, вѣроятно, будетъ нѣсколько выше, и, несмотря на это, правленіе все-таки не останавливается передъ жертвою, ставя цѣлью создать для служащихъ дороги вполнѣ благоустроенный поселокъ, въ которомъ, имѣя свой храмъ, учебныя заведенія, больницы, общественныя развлеченія и потребительныя лавки, служащіе дороги не будутъ поставлены въ необходимость прибѣгать къ средствамъ Москвы[1]).

---

[1]) См. „Поселокъ" для служащихъ М.-К. дороги, стр. 9—20.

Детали разсматриваемаго проекта заслуживаютъ всяческаго вниманія и, повторяемъ, мы останавливаемся на нихъ именно потому, что онѣ ни въ коемъ случаѣ не могутъ почитаться непріемлемыми и для нашихъ Юго-Западныхъ дорогъ,—наоборотъ, нигдѣ, казалось бы, разсматриваемый проектъ не приложимъ въ такой мѣрѣ и съ такимъ успѣхомъ, какъ именно на Юго-Западныхъ дорогахъ.

VI. Облегченіе квартирной нужды служащихъ по образцово разработанному проекту общества Московско-Казанской желѣзной дороги достигается двоякимъ путемъ: во-первыхъ, отдачей въ наемъ отдѣльныхъ домовъ-особняковъ съ усадьбой въ устроенномъ для того поселкѣ при пл. „Прозоровская"; во-вторыхъ, предоставленіемъ для устройства поселка участка земли близъ пл. „Прозоровской", оборудованнаго всѣми необходимыми удобствами: водопроводомъ, канализаціей, мощеными дорогами и освѣщеніемъ. Оба эти способа рѣшенія квартирной проблемы регулируются особыми „Положеніями", изъ которыхъ приводимъ нѣкоторые заслуживающіе вниманія пункты.

§ 2. Дома отъ одной до четырехъ квартиръ, съ помѣщеніемъ отъ 1 до 5 комнатъ, сдаются въ наемъ служащимъ дороги на срокъ не менѣе одного года, съ платою на первое время за каждую кв. саж. половъ жилыхъ помѣщеній по 16 руб. въ годъ [1]).

Примѣчаніе. При переводѣ служащаго-нанимателя на службу на другой участокъ дороги предоставляется право оставить нанимаемое имъ помѣщеніе до истеченія срока договора.

§ 3. Согласно съ основною задачей постройки наемныхъ домовъ въ поселкѣ, послѣдніе предоставляются, по усмотрѣнію правленія общества, служащимъ: а) преимущественно получающимъ менѣе 100 руб. въ мѣсяцъ жалованья, б) прослужившимъ обществу большее число лѣтъ и в) многосемейнымъ.

[1]) Положеніе утверждено 13 ноября 1913 г.

§ 4 Ремонтъ дома и усадьбы, уплата страховой преміи, всѣ налоги на недвижимую собственность чистка дымовыхъ трубъ, вывозка мусора, подача воды водопроводомъ, содержаніе въ исправности канализаціи производится распоряженіемъ и за счетъ дороги.

§ 5. Отопленіе и освѣщеніе дома относится на обязанности и счетъ квартиранта.

Примѣчаніе. Дрова для отопленія могутъ отпускаться по установленнымъ цѣнамъ изъ складовъ дороги въ самомъ поселкѣ, не по размѣру жалованья служащаго, а сообразно дѣйствительной потребности на отопленіе данной площади квартиры.

§ 6. Содержаніе въ чистотѣ и исправности какъ самаго дома, такъ и всей усадьбы относится къ обязанностямъ квартиранта.

§ 7. Съ цѣлью соблюденія чистоты, опрятности и гигіеническихъ условій устанавливается густота населенія квартиръ $^{2}/_{3}$ человѣка на 1 кв. саж. пола жилого помѣщенія. Дѣти до 5 лѣтъ въ счетъ не идутъ, свыше 5 лѣтъ до 15 считаются два за одного взрослаго.

§ 8. Наблюденіе за содержаніемъ дома и усадьбы поручается правленіемъ общества администраціи поселка, законныя требованія коей должны быть безпрекословно выполняемы квартирантомъ.

§ 9. Квартирантъ отвѣтственепъ за всякія происшедшія по его винѣ поврежденія частей зданія, порчу или утерю квартирныхъ и усадебныхъ принадлежностей, дѣйствительная стоимость исправленія которыхъ удерживается съ него изъ жалованья.

§ 10. Плата за пользованіе квартирою удерживается ежемѣсячно по спискамъ на жалованье.

а) Въ случаѣ увольненія отъ службы, наемщикъ, по желанію, можетъ пользоваться домомъ до срока контракта или отказаться отъ него, увѣдомивъ о томъ за одинъ мѣсяцъ администрацію поселка. Въ случаѣ

пользованія домомъ, плата должна вноситься наемщикомъ или его семьей изъ своихъ средствъ за мѣсяцъ впередъ.

При невзносѣ денегъ квартира должна быть очищена въ теченіе одного мѣсяца.

б) Съ наемщикомъ же, увольняемымъ отъ службы общества вслѣдствіе обвинительнаго приговора судебныхъ установленій, подвергающаго его наказанію не менѣе тюремнаго заключенія, договоръ прекращается, и наемщикъ обязанъ очистить квартиру въ теченіе двухъ недѣль.

Это—объ условіяхъ найма квартиръ въ поселкѣ.

А вотъ нѣкоторые §§ и изъ Положенія объ арендѣ земли въ поселкѣ.

§ 2. Подъ постройку жилыхъ помѣщеній и усадебъ сдаются служащимъ Московско-Казанской желѣзной дороги участки земли отъ 300 до 700 кв. саж. на срокъ не свыше 24-лѣтней аренды. По истеченіи этого срока арендатору, продолжающему служить въ обществѣ, предоставляется право возобновить аренду на 12 лѣтъ.

Служащій, прослужившій 25 лѣтъ, пользуется этимъ правомъ и въ томъ случаѣ, если онъ оставитъ службу въ обществѣ.

§ 3. Правомъ аренды пользуются служащіе, состоящіе на службѣ въ Москвѣ и пригородномъ районѣ „Москва—Раменское" и прослужившіе на дорогѣ не менѣе двухъ лѣтъ.

§ 4. Каждый служащій можетъ взять въ аренду только одинъ участокъ.

§ 11. Арендная плата за аренду обусловливается особымъ договоромъ съ правленіемъ общества. Расходы по совершенію договора ложатся поровну на арендатора и общество дороги. Въ случаѣ же передачи арендпаго договора однимъ служащимъ другому, расходы по заключенію договора правленіе на себя не принимаетъ.

§ 12. За аренду участка устанавливается плата по 15 коп. въ годъ за каждую квадр. сажень площади усадьбы [1]). Плата эта удерживается по мѣсячнымъ спискамъ на жалованье за мѣсяцъ впередъ. Кромѣ того, взыскивается по 50 коп. въ годъ съ каждой куб. саж. объема жилого дома. Въ эти уплаты входятъ расходы: по очисткѣ и ремонту прилегающихъ къ участку домовъ, по освѣщенію улицъ, содержанію охраны, пользованію водою и канализаціей, а равно по содержанію парковъ и бульваровъ.

§ 13. Всѣ повинности, какъ-то: общественныя, земскія, городскія и государственный сборъ, за занимаемый участокъ и возведенныя постройки—лежатъ на арендаторѣ.

§ 14. Арендаторамъ разрѣшается возводить постройки по собственнымъ чертежамъ и смѣтамъ, утвержденнымъ правленіемъ.

Составленные чертежи должны удовлетворять строительному уставу и санитарнымъ правиламъ, а также обязательнымъ постановленіямъ для жителей поселка по строительной и санитарнымъ частямъ, отвѣчающимъ правиламъ, изданнымъ на этотъ предметъ правленіемъ.

Въ строительномъ отношеніи постройки поселка будутъ приравнены къ частнымъ зданіямъ въ городахъ, а въ отношеніи санитарномъ—къ городамъ, имѣющимъ болѣе 50 тысячъ жителей.

Въ цѣляхъ же облегченія составленія плановъ, „Отдѣлъ улучшенія быта служащихъ“ предоставляетъ безвозмездно арендаторамъ различные планы образцовыхъ жилыхъ домовъ по разрядамъ цѣнности и архитектуры съ готовыми смѣтными расчетами.

§ 15. Цѣнность построекъ жилыхъ домовъ каждаго участка со службами не должна превышать 10.000 р.

§ 18. Постройки возводятся служащими своимъ распоряженіемъ и подъ своею отвѣтственностью.

[1]) И это „Положеніе“ утверждено 13 сентября 1915 г.

§ 19. На участкѣ земли можетъ быть выстроенъ только одинъ домъ и не болѣе какъ въ два этажа, съ надворными постройками для собственнаго жилья, причемъ площадь, занятая жилыми постройками и службами, не можетъ превышать 15% площади арендованнаго участка.

§ 22. Постройки должны быть застрахованы въ суммѣ не меньшей дѣйствительной стоимости ихъ.

§ 26. Арендатору предоставляется право, съ разрѣшенія правленія, передать свои права аренды и одновременно продать всѣ возводимыя на его участкѣ постройки и до срока, но не иначе, какъ служащему же М.-Казанской жел. дор. или обществу дороги.

§ 28. При переводѣ служащаго на другой участокъ дороги, арендный договоръ или передается съ согласія правленія кому-либо изъ служащихъ дороги, или можетъ быть нарушенъ самимъ служащимъ и въ этомъ случаѣ постройки передаются обществу по оцѣнкѣ особой комиссіи, въ составъ коей входятъ, кромѣ представителей, назначенныхъ правленіемъ, также и выборные изъ поселка въ равной долѣ. Такому служащему предоставляется право, при желаніи, не нарушая аренднаго договора, сдавать постройки въ наемъ.

§ 29. Арендаторъ, оставляющій службу по своему желанію или уволенный отъ службы общества, пользуется правомъ на арендное владѣніе до окончанія срока договора, при чемъ арендная плата должна вноситься за каждые три мѣсяца впередъ. За несвоевременную уплату арендныхъ денегъ, на арендатора начисляется пени ½% за каждый мѣсяцъ съ невнесенной суммы.

Если же арендаторъ не пожелаетъ продолжать аренды или не внесетъ арендной платы въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, то договоръ нарушается, и арендаторъ обязуется всѣ постройки либо продать служащему на дорогѣ или передать обществу по оцѣнкѣ комиссіи, предусмотрѣнной § 28, либо снести таковыя въ теченіе послѣднихъ 3-хъ мѣсяцевъ.

§ 30. Въ случаѣ смерти агента дороги, арендующаго участокъ, его права и обязанности до срока аренды переходятъ къ наслѣдникамъ; съ этого времени арендная плата вносится наслѣдниками изъ своихъ средствъ за мѣсяцъ впередъ, при чемъ за несвоевременную уплату арендныхъ денегъ на арендатора начисляется пени въ размѣрѣ $^1/_2$% въ мѣсяцъ съ неуплаченной суммы.

Если же наслѣдники не пожелаютъ продолжать аренды, или не внесутъ арендной платы въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, то договоръ нарушается, и наслѣдники обязуются всѣ постройки либо продать служащему на дорогѣ или передать обществу по оцѣнкѣ комиссіи, предусмотрѣнной § 28, либо снести таковыя въ теченіе послѣднихъ 3-хъ мѣсяцевъ.

Ко времени окончанія срока договора наслѣдники должны либо продать постройки служащему на дорогѣ, либо по оцѣнкѣ комиссіи передаютъ обществу дороги.

Послѣдніе три параграфа—28, 29 и 30,—вмѣстѣ съ § 10 „Положенія о пользованіи наемными домами съ усадьбами", представляютъ собой исключительное достоинство всего проекта съ точки зрѣнія общей целесообразности устройства *желѣзнодорожнаго* поселка, какъ таковаго; выше, въ главѣ III, мы имѣли уже случай доказывать, что предоставленіе служащимъ участковъ и квартиръ *въ собственность* создастъ на практикѣ, при перемѣщеніи, увольненіи или смерти служащаго, неопредѣлимыя трудности и, въ сущности распылитъ въ нѣсколько лѣтъ и сведетъ на нѣтъ чистый типъ желѣзнодорожнаго поселка, что, конечно, противно идеѣ цѣлесообразнаго его устройства.

Въ этомъ смыслѣ неудачными слѣдуетъ признать проекты всѣхъ другихъ дорогъ. Таковъ, напримѣръ, проектъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, предоставляющій участки купленной подъ желѣзнодорожный поселокъ земли *въ полную собственность* служащихъ (§§ 3 и 32) со всѣми на немъ постройками (§ 64).

Нужно ли предсказывать, во что выродится такой поселокъ черезъ какихъ-нибудь 15—20 лѣтъ!

Чтобы покончить съ проектомъ Московско-Казанской дороги, укажемъ еще на особыя правила о выдачѣ долгосрочныхъ ссудъ на постройку домовъ въ поселкѣ для желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Правомъ на полученіе долгосрочныхъ ссудъ на постройку домовъ въ поселкѣ при пл. „Прозоровская" пользуются, по этимъ правиламъ, всѣ штатные служащіе, состоящіе на службѣ въ Москвѣ и пригородномъ районѣ „Москва—Раменское" и прослужившіе не менѣе 5 лѣтъ, за исключеніемъ: 1) подлежащихъ отбытію воинской повинности, 2) на жалованье которыхъ наложено какое-либо запрещеніе или имѣются начеты, и 3) уже имѣющихъ долгосрочную ссуду, полученную изъ средствъ общества дороги или пенсіонной кассы.

Ссуды выдаются въ размѣрѣ, потребномъ на постройку дома по утвержденному Правленіемъ проекту, и въ зависимости отъ получаемаго служащимъ жалованья и состава его семьи, но, во всякомъ случаѣ, не свыше трехгодового оклада его содержанія (считая съ квартирными деньгами).

Ссуды выдаются на срокъ не болѣе 10 лѣтъ; за пользованіе ссудами взимается 4% годовыхъ.

Изъ общей суммы ссуды 10% таковой выдается заемщику на руки немедленно по разрѣшеніи выдачи ссуды, при чемъ въ обезпеченіе выданной суммы заемщикъ выдаетъ вексель за своей подписью и подписью двухъ поручителей изъ числа служащихъ, имѣющихъ право на полученіе ссуды. Изъ остальной части ссуды распоряженіемъ отдѣла улучшенія быта служащихъ уплачивается стоимость заготовленныхъ заемщикомъ строительныхъ матеріаловъ, принятыхъ строительною комиссіею поселка, согласно представленнымъ заемщикомъ счетомъ.

Эти матеріалы, составляющіе собственность общества до момента утвержденія закладной, предусмотрѣн-

ной настоящими правилами, передаются служащему на предметъ производства имъ необходимыхъ работъ по постройкѣ дома. Изъ остающейся части ссуды производятся отдѣломъ улучшенія быта платежи строительнымъ подрядчикамъ, согласно представляемымъ заемщикомъ договорамъ съ подрядчиками, при чемъ дѣйствительное количество произведенныхъ работъ удостовѣряется техническимъ надзоромъ поселка.

По окончаніи постройки заемщикъ выдаетъ обществу на срокъ выдачи ссуды закладную на домъ и всѣ произведенныя имъ на участкѣ постройки, послѣ чего ему возвращается указанный выше вексель (§ 6).

Таковы, въ общемъ, детали замѣчательнаго во многихъ отношеніяхъ проекта, который, несомнѣнно, долженъ послужить образцомъ для поселковой организаціи и на Юго-Западныхъ дорогахъ.

VII. Подходя вплотную къ практическому рѣшенію вопроса о поселковой организаціи на Юго-Западныхъ дорогахъ, мы полагали бы, что первый въ этомъ отношеніи опытъ долженъ быть сдѣланъ въ Кіевѣ, или, вѣрнѣе, подъ Кіевомъ, для облегченія квартирной нужды, главнымъ образомъ, служащихъ въ управленіи Юго-Западныхъ дорогъ и пригородномъ районѣ Кіева.

Гдѣ именно сооружать поселокъ?

Выше мы видѣли, что выборъ самихъ служащихъ остановился на Бѣличахъ, и что выборъ этотъ слѣдуетъ признать вполнѣ удачнымъ.

У насъ подъ руками планъ Кіево-Ковельской вѣтви Юго-Западныхъ дорогъ при разъѣздѣ „Бѣличи" съ показаніемъ на немъ части лѣса изъ Кіево-Межигорской казенной лѣсной дачи въ количествѣ 290 дес. 1983 кв. саж., предположенныхъ было къ отводу служащимъ Юго-Западныхъ дорогъ подъ устройство поселка. Этотъ участокъ на первыхъ порахъ былъ бы вполнѣ достаточенъ [1]) для того, чтобы на немъ можно было застроить до 500 домовъ-особняковъ, сдаваемыхъ затѣмъ въ на-

[1]) Впрочемъ, ничто не мѣшаетъ отвести участокъ въ 500—600 дес., притомъ — у самой рѣки „Ирпень", на 22—23 вер. Кіево-Ков. линіи.

емъ служащимъ, съ усадьбами, размѣромъ отъ 300 до 400 кв. саж. Часть участка можетъ быть предоставлена желающимъ строиться самимъ на арендныхъ условіяхъ (300—400 семьямъ). Тутъ же можетъ быть отведено мѣсто для административнаго зданія съ отдѣленіями почты, телеграфа, пожарной команды и проч. Словомъ, для перваго опыта организаціи настоящаго, вполнѣ благоустроеннаго желѣзнодорожнаго поселка, примѣнительно къ проекту Московско-Казанской дороги, отмѣченный участокъ явился бы вполнѣ подходящимъ.

Кромѣ Бѣличей, какъ на подходящее мѣсто для будущаго поселка, указываютъ на Германовскую вѣтвь (Максимова), проходящую по живописному лѣсному берегу Днѣпра и съ окончаніемъ постройки переходящую къ Юго-Западнымъ дорогамъ.

Какъ и Бѣличи, эта вѣтвь составляетъ принадлежность Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и по существующимъ законамъ можетъ быть отдана по участкамъ въ долгосрочную аренду до 99 лѣтъ [1].

Но правоспособность Управленія въ отношеніи пріобрѣтенія казенной недвижимости въ данномъ случаѣ нѣсколько шире. Казна можетъ отчудить Управленію указанные участки въ безвозмездное пользованіе. Такая безвозмездная передача казенныхъ земель изъ вѣдѣнія главнаго управленія землеустройства и земледѣлія, какъ это видно и изъ приведеннаго выше отношенія Тов. Главноупр. Земледѣл. и Землеустр. отъ 25 ноября 1907 г., за № 6345, допускается учрежденіямъ, коимъ по закону предоставлено право на отводъ имъ отъ казны земель или оброчныхъ статей, стало быть,—и Управленію Юго-Западныхъ дорогъ, тѣмъ болѣе, что въ данномъ случаѣ рѣчь идетъ не столько

[1]) Уставъ о казенныхъ оброчныхъ статьяхъ, т. VIII св. зак., ст. 45; состоявшаяся на торгахъ оброчная плата, по истеченіи каждыхъ 12 лѣтъ содержанія участка, можетъ быть повышаема главноуправляющимъ въ размѣрѣ 5% противъ оброчной платы за предыдущее 12-лѣтіе (ст. 47).

о личныхъ нуждахъ служащихъ, сколько о насущной потребности самого желѣзнодорожнаго вѣдомства.

Ссылка на „незаслуженную льготу", которая де „можетъ вызвать броженіе среди чиновниковъ другихъ вѣдомствъ", нынѣ никого уже убѣдить не можетъ, ибо образованіе благоустроенныхъ поселковъ въ первую очередь для желѣзнодорожныхъ служащихъ, которымъ однимъ современныя условія ихъ службы даютъ возможность воспользоваться въ намѣченныхъ цѣляхъ льготой казны, по вполнѣ справедливому замѣчанію бывш. начальника Юго-Западныхъ дорогъ К. С. Немѣшаева, дѣйствительно нисколько „не противорѣчитъ ни общей заботѣ правительства объ улучшеніи быта служащихъ, ни идеѣ справедливости, ни общей государственной задачѣ увеличенія числа культурныхъ пунктовъ и смягченія назойливой и раздражающей нужды городского, интеллигентнаго, малоимущаго люда".

Что касается *домовъ*, устройство которыхъ предположено для служащихъ въ самомъ городѣ, напримѣръ, въ Одессѣ, Кишиневѣ, Бендерахъ, или вблизи другихъ станцій, то для этой цѣли можетъ быть практически примѣненъ принципъ отчужденія частныхъ имуществъ тѣмъ болѣе, что такой принципъ не чуждъ дѣйствующему русскому законодательству, хотя примѣненіе его при постройкѣ желѣзнодорожныхъ домовъ особо и не предусмотрѣно [1]). Ст. 575 т. X ч. 1 Зак. Гражд., какъ извѣстно, допускаетъ „принудительное отчужденіе недвижимыхъ имуществъ, равно какъ и временное занятіе

---

[1]) „Сводъ дѣйств. постан. объ отчужд. недв. им. на государ. и обществ. надобн." допускаетъ, между прочимъ, отчужденіе земли *„для возведенія желѣзнодорожныхъ сооруженій"* (журн. Госуд. Сов. № 78—1892 г., изд. Госуд. Канц. 1903 г. стр. 4). Но вѣдь дома, необходимые для служащихъ дороги—тѣ же желѣзнодорожныя сооруженія, какъ и прочія станціонныя зданія! Вѣдь потребность въ сооруженіи такого рода домовъ отнюдь не является роскошью или чьей-либо прихотью,—это дѣло неотложной необходимости. Достаточно сказать, что штатъ служащихъ во многихъ пунктахъ въ настоящее время живетъ въ нѣсколькихъ верстахъ отъ станціи, ими обслужи-

нхъ, или же установленіе права участія въ пользованіи ими, *когда сіе необходимо для какой-либо государственной или общественной пользы*"... Является ли сооруженіе домовъ или поселковъ для облегченія жилищной нужды цѣлаго класса желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ дѣломъ государственной или общественной пользы? Въ Западной Европѣ квартирный вопросъ поставленъ въ наукѣ, именно какъ вопросъ огромнаго общественнаго и государственнаго значенія, особенно, когда дѣло касается малоимущаго класса рабочихъ и служащихъ разныхъ предпріятій. „Устраненіе квартирной нужды есть первое средство для устраненія нравственнаго и соціальнаго упадка нашего народа",— говоритъ извѣстный изслѣдователь вопроса *Leschler* [1]).

У насъ, въ Россіи, квартирный вопросъ не имѣетъ еще правильной постановки; что касается, въ частности, строительныхъ организацій для нуждъ рабочаго класса, то дѣло здѣсь обстоитъ совсѣмъ слабо. Много причинъ тому. Помимо общественныхъ условій, важное значеніе тутъ имѣетъ также то обстоятельство, что капиталы приносятъ у насъ еще слишкомъ высокую прибыль и могутъ быть выгодно помѣ-

---

ваемой. Укажемъ для примѣра на штатъ матеріальнаго склада на ст. Вознесенскъ, вынужденный, за отсутствіемъ помѣщеній на станціонной территоріи, жить въ трехъ верстахъ отъ склада. То же видимъ и на ст. Кульма—съ той лишь разницей, что служащимъ здѣсь приходится проживать на разстояніи уже цѣлыхъ шести верстъ отъ станціи; затѣмъ,—на ст. Цвѣтково и мн. др. Развѣ это нормально, и развѣ сооруженіе домовъ для такого рода служащихъ вблизи станціи не является дѣломъ первѣйшей необходимости въ интересахъ, прежде всего, самаго желѣзнодорожнаго дѣла.

[1]) Der Erste Schritt Zur Nationalen Wohnungsreform, Berlin, 1899 г., срвн. *Leschler P.* и *Zchäffle A.* „Nationale Wohnungsreform, Neue Beitrage zur Nationalen Wohnungsreform, Berlin, 1897 г., *Schmoller* Ein Mahnruf in der Wohnungstrage, Leipzig, 1887 г., его же: Zur Social—und Gewerbepolitik der Gegenwart. Leipzig, 1890 г. *Sims* G. R. How the poor live, 1883 г. *Albrecht*, Das Arbeiterwohnhaus, Berlin, 1896 г., *Cacheux* Les habitations ouvrières en tous pays, Paris, 1903 г. и мн. др.

шены въ различныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ, вслѣдствіе чего ихъ не обращаютъ на сооруженіе домовъ для трудящихся классовъ [1]).

Обстоятельства переживаемаго времени, несомнѣнно, выдвинутъ разсматриваемый вопросъ на первый планъ и сообщаетъ ему ту постановку, какую онъ по справедливости заслуживаетъ въ ряду другихъ вопросовъ общественной и государственной важности. Въ связи съ этимъ, несомнѣнно, должно измѣниться и направленіе законодательной политики. Впрочемъ, нашъ Сенатъ уже нынѣ признаетъ за городскими управленіями „право возбудить ходатайство о принудительномъ отчужденіи частныхъ имуществъ для приведенія въ исполненіе плана города" (Рѣш. Общ. Собр. I и Касс. Деп. 1899 г. № 4).

Но это скромное право должно быть расширено, особенно „когда,—въ силу требованія закона,—сіе, т. е. отчужденіе, необходимо для такой государственной и общественной пользы", какъ устройство домовъ и поселковъ для желѣзнодорожнаго класса служащихъ и рабочихъ. Вѣдь, если законъ допускаетъ примѣненіе экспропріаціи въ такихъ, сравнительно маловажныхъ случаяхъ, какъ проведеніе подъѣздныхъ путей частнаго пользованія [2]), то почему это считается недопустимымъ въ тѣхъ случаяхъ, когда рѣчь идетъ объ интересахъ здравія цѣлаго класса служащихъ и рабочихъ и благополучія обслуживаемыхъ ими путей желѣзнодорожнаго сообщенія.

„Совершенно недопустимо, — резонно говорится въ мотивировкѣ къ бельгійскому закону объ отчужде-

[1]) Энцикл. Сл. Брокгаузъ и Ефр., т. XXXI, стр. 823.

[2]) Ст. 606 т. X, ч. I, Зак. Гражд.—Въ Англіи муниципальныя власти, въ силу акта 1909 г., получили право принудительнаго отчужденія всякаго рода частныхъ владѣній не только тогда, когда этого требуютъ соображенія общественной гигіены и санитаріи, но и при стремленіи сдѣлать условія городской жизни болѣе пріятными для обывателей (см. *Мижуевъ*, Сады-города и жилищный вопросъ въ Англіи, Петроградъ, 1916 г. стр. VIII).

нія недвижимостей,—чтобы институтъ права собственности препятствовалъ обезпеченію интересовъ публичнаго здоровья въ то время, какъ этотъ институтъ приносится въ жертву менѣе важнымъ потребностямъ передвиженія и даже красоты. Ибо нужно замѣтить, что по отношенію къ проведенію дорогъ отчужденіе производится иногда въ случаяхъ самыхъ незначительныхъ, напр., ради болѣе удобнаго въ техническомъ отношеніи направленія пути" [1]).

Разъ проектъ устройства домовъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ получитъ у насъ свое осуществленіе (по газетнымъ сообщеніямъ проектъ этотъ въ настоящее время уже утвержденъ Совѣтомъ Министровъ),—вопросъ экспропріаціи недвижимостей подъ постройку этихъ домовъ, въ виду, особенно, предстоящаго послѣ войны вздорожанія земли, встанетъ самъ собой, и для неотлагательнаго рѣшенія его потребуется, несомнѣнно, сокращеніе нашего тяжелаго экспропріаціоннаго производства [2]), подобно тому, какъ это имѣетъ мѣсто при постройкѣ желѣзной дороги. Нужно ли говорить, съ какою выгодою для казны связанъ этотъ способъ пріобрѣтенія недвижимости подъ проектируемые дома!

Мы не знаемъ, какъ предрѣшенъ этотъ вопросъ въ проектѣ Министра путей сообщенія, но та его постановка, которая только что выдвинута, едва ли можетъ обойтись безъ законодательной санкціи.

Существенное значеніе настоящій вопросъ пріобрѣтаетъ на Юго-Западныхъ дорогахъ, гдѣ недостатокъ квартиръ для служащихъ и рабочихъ по стан-

---

1) Цит. по Эберштадту „Neue Studien" etc у Диканскаго „Постройка городовъ", стр. 143—144.

2) Какъ извѣстно, процессъ отчужденія въ общемъ порядкѣ очень сложенъ: требуется изданіе Именного Высочайшаго указа и особое оцѣночное производство (ст. 576 и слѣд., 588 т. X, ч. 1). Упрощеніе въ данномъ случаѣ должно состоять въ томъ, что утвержденіе проекта постройки желѣзнодорожныхъ домовъ даетъ вмѣстѣ съ тѣмъ право на его непосредственное осуществленіе.

ціямъ особенно ощутителенъ. По даннымъ квартирнаго дѣлопроизводства Управленія этотъ недостатокъ два года тому назадъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ (въ квадратныхъ саженяхъ), взятыхъ въ самомъ минимальномъ видѣ:

Одесса	8746
Кіевъ	6200
Бирзула	2000
Бендеры	1630
Казатинъ	1255
Жмеринка	830
Фастовъ	600
Кишиневъ	560
Елисаветградъ	535
Бѣлая-Церковь	520
Бобринская	500
Сарны	470
Бердичевъ	460
Окница	450
Ровно	430
Здолбуново	390
Цвѣтково	260
Рыбница	250
Проскуровъ	240
Коростень	230
Вапнярка	230
Голта	220
Корсунь	200
Печановка	200
Христиновка	200
Умань	190
Волочискъ	170
Луцкъ	150
Мироновка	135
Раздѣльная	135
Воронцово	130
Винница	120
Полонное	120
Кульмская	100
Новоселица	100
Слободка	100
Фундуклеевка	100
Баръ	90
Радзивиловъ	85
Калиновка	80
Смѣла	80
Черкассы	80
Звенигородка	75
Славута	75
Рудница	70
Бѣльцы	70
Липовецъ	70
Ольшаница	70
Попельня	70
Богдановцы	65
Шпола	65
Флорешты	60
Малинъ	60
Бѣлокоровичи	60
Васильковъ	60
Гнивань	60
Деражня	55
Бровки	50
Голобы	50
Кодыма	50
Кременецъ	50
Могилевъ	50
Олевскъ	50
Постъ-Волынскій	50
Сухолѣсы	50
Таганча	50
Тальное	50
Тетеревъ	50
Тростянецъ-Под.	50

Существующія площади отчужденія на Юго-Западныхъ дорогахъ настолько невелики, что постройка домовъ безъ пріобрѣтенія земли вблизи отчужденія едва ли возможна. Но пріобрѣтеніе это, хотя бы и за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы, намъ казалось бы наиболѣе цѣлесообразнымъ въ порядкѣ законной экспропріаціи соотвѣтствующаго количества потребной недвижимости.

Итакъ, квартирное строительство на Юго-Запад-

ныхъ дорогахъ нами представляется въ двоякомъ видѣ: для служащихъ Управленія и ближайшихъ къ Кіеву станцій—въ видѣ особой поселковой организаціи, сооруженной гдѣ-либо подъ Кіевомъ—либо въ Бѣличахъ, либо въ Плютахъ, что на Германовской вѣтви,—примѣнительно къ проекту Московско-Казанской дороги; для служащихъ же и рабочихъ на прочихъ пунктахъ Юго-Западныхъ дорогъ—въ видѣ сооруженія вблизи перечисленныхъ выше станцій домовъ—по тому, приблизительно типу, который предуказанъ Управленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ въ приведенномъ выше рапортѣ отъ 2 іюля 1914 г. за № 992/6263.

Оба эти вида строительства отнюдь не исключаютъ, а, наоборотъ, взаимно дополняютъ другъ друга.

Опытъ поселка, если онъ удастся подъ Кіевомъ, впослѣдствіи съ успѣхомъ можетъ быть примѣненъ и въ другихъ подходящихъ пунктахъ дорогъ, какъ несомнѣнно, болѣе совершенная форма культурнаго строительства. Первая очередь въ этомъ смыслѣ будетъ за Одессой, затѣмъ за Бирзулой, Бендерами, Казатиномъ и др. станціями, гдѣ особенно даетъ себя чувствовать недостатокъ помѣщеній, выражающійся въ количествѣ отъ 400 до 2000 кв. саж., и гдѣ устройство поселковъ является желательнымъ и со стороны самого Управленія Юго-Западныхъ дорогъ (см. рапортъ Управленія отъ 2 іюля 1914 г. § 2).

Послѣ этихъ сужденій относительно выбора и способа пріобрѣтенія мѣста для предстоящаго квартирнаго строительства на Юго-Западныхъ дорогахъ, скажемъ нѣсколько словъ о самой организаціи проектируемаго поселка, его управленіи, условіяхъ жизни въ немъ, выборѣ типа постройки и проч.

Благоустроенный поселокъ будетъ имѣть свое управленіе, но управленіе нашего поселка должно быть свободно отъ той опеки, какую, напр., устанавливаетъ законопроектъ, внесенный еще во 2-ю Государственную Думу, но доселѣ оставшійся неразсмотрѣннымъ.

Законопроектъ поселковаго управленія, какъ извѣстно, расчитанъ и на желѣзнодорожные поселки (ст. 1-я проекта); онъ опутываетъ административной опекой почти каждый шагъ поселковаго управленія, совершенно устраняя, напримѣръ, представителей того предпріятія, въ связи съ которымъ и въ предѣлахъ котораго вводится поселковое управленіе, отъ участія въ рѣшеніи вопроса объ учрежденіи послѣдняго [1]). Нашъ поселокъ, несомнѣнно, долженъ быть чуждъ этихъ недостатковъ, самоуправляясь на началахъ автономной корпоративной единицы, или, по крайней мѣрѣ, не безъ участія своихъ представителей во всѣхъ вопросахъ, связанныхъ съ учрежденіемъ поселковаго управленія. Этого требуютъ интересы самого дѣла.

Затѣмъ, выстроенные въ поселкахъ дома отдаются служащимъ и рабочимъ, *но только въ наемъ*, а участки подъ застройку—въ аренду, *а не въ собственность*,—по тѣмъ основаніямъ, какія мы указали выше (главы III и VI): вѣдь не слѣдуетъ забывать, что, строя дома, Управленіе отнюдь не имѣетъ въ виду строительной спекуляціи [2]).

---

[1]) Эти недостатки законопроекта уже подмѣчены въ литературѣ, см., напр., статьи Б. Веселовскаго въ „Городскомъ Дѣлѣ", № 6, Н. Ивановича въ „Горнозаводскомъ Дѣлѣ", № 19 за 1915 г. и мн. др.—Администр. опека, по проекту, предоставляется главнымъ образомъ земскому начальнику: по его представленію вводится поселковое управленіе, ему вручается надзоръ за цѣлесообразностью смѣтныхъ постановленій и за законностью всѣхъ вообще рѣшеній, ему же вручается право ревизіи и временнаго устраненія отъ должности; утверждаются должностныя лица съѣздомъ по представленію того же земскаго начальника; съѣздомъ утверждаются также многія рѣшенія схода.

[2]) Интересныя соображенія *за* и *противъ* предоставленія служащимъ и рабочимъ домовъ въ собственность приводитъ Н. М. *Спиліоти* въ своемъ докладѣ „Современное положеніе квартирнаго вопроса въ Зап. Европѣ", читанномъ въ засѣданіи комиссіи по изысканію способовъ доставленія служащимъ на Юго-Западныхъ дорогахъ дешевыхъ и удобныхъ квартиръ, 8 апрѣля 1899 г. (см. протоколы комиссіи). Въ конечномъ итогѣ авторъ также рѣшительно высказывается противъ началъ собственности въ данномъ вопросѣ.

Самый типъ желательной постройки въ будущемъ поселкѣ нами уже отчасти намѣченъ (въ V главѣ). Это — система парныхъ особняковъ, обезпечивающая живущимъ въ нихъ maximum свѣта и воздуха и одновременно — „изолированное сосѣдство". Удешевленіе этого сравнительно недорогого типа постройки достигается созданіемъ двухъэтажныхъ парныхъ домовъ; а это обстоятельство позволяетъ почти до безконечности варьировать распланировку квартиръ при наличіи трехъ—четырехъ комнатъ въ каждай половинѣ этажа. Въ зависимости отъ числа комнатъ въ каждомъ полуэтажѣ можно установить слѣдующее соотношеніе: либо двѣ квартиры по 4 комнаты, либо четыре квартиры по двѣ комнаты.

При этихъ условіяхъ квартиры будутъ одинаковы.

Возможны еще и такія комбинаціи: двѣ квартиры по 3 комнаты и двѣ квартиры по 1 комнатѣ, три квартиры по 2 комнаты и двѣ квартиры по 1 комнатѣ и, наконецъ, 8 квартиръ по 1 комнатѣ.

Вполнѣ допустимы и сочетанія такого рода: 1 кв. въ 4 комнаты, 1—въ 3 комн. и 1 кварт. въ 1 комнату либо: 1 кварт. въ 3 комн., 2 по 2 и 1 кв. въ 1 комн.

Распредѣленіе же всѣхъ этихъ помѣщеній по этажамъ составляетъ уже чисто архитектурную задачу.

Такая распланировка квартиръ можетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ и соціальныя улучшенія желѣзнодорожнаго быта. Предположимъ, что общая емкость дома—8 комнатъ, распредѣленныхъ на двѣ квартиры по одной комнатѣ и двѣ—по три комнаты. При замѣщеніи этихъ квартиръ, служащій съ минимальнымъ окладомъ (напримѣръ, помощникъ машиниста) можетъ очутиться въ сосѣдствѣ со старшимъ агентомъ (напр., старшимъ счетоводомъ) и пользоваться при этомъ одинаковыми удобствами квартиры за исключеніемъ размѣровъ. Ничего, кромѣ хорошаго, такое сосѣдство не можетъ дать низшему агенту и его семьѣ. Наоборотъ, въ педагогическомъ отношеніи такая мѣра можетъ

возымѣть самыя благопріятныя послѣдствія, возвышая бытъ и нравы низшаго персонала до уровня сравнительно культурнаго существованія и создавая такимъ уровнемъ ту почву взаимнаго пониманія и товарищескаго содружества, на какой только и можетъ возникнуть общность интересовъ и сознательное отношеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ къ творимому ими важному дѣлу.

Всѣ эти соображенія отнюдь не претендуютъ на сколько-нибудь исчерпывающее рѣшеніе вопроса. Это только штрихи и замѣчанія, подлежащія детальному обсужденію въ особой комиссіи, какая будетъ, вѣроятно, созвана для окончательной выработки проекта поселковой организаціи на Юго-Западныхъ дорогахъ.

Комиссія эта выработаетъ новый типъ анкетной карточки съ цѣлью доподлиннаго выясненія сильно измѣнившихся за послѣднее время условій желѣзнодорожнаго быта и приступитъ къ работѣ, надо полагать, въ самомъ непродолжительномъ времени, тѣмъ болѣе, что квартирный кризисъ въ настоящій моментъ обострился до чрезвычайности, главнымъ образомъ, потому, что, съ одной стороны, квартирное строительство совсѣмъ почти пріостановилось вслѣдствіе исключительной дороговизны всѣхъ строительныхъ матеріаловъ, а съ другой—тяга въ крупные города съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе возрастаетъ [1]). Создается, такимъ образомъ, благодатная почва для спеку-

[1]) Результаты такой скученности населенія въ большихъ городахъ на лицо. По даннымъ врачебно-санитарной хроники, напр., Москвы за 1915 годъ, смертность населенія за сентябрь и октябрь этого года сильно увеличилась, при чемъ главное мѣсто среди болѣзней занимаютъ заболѣванія органовъ дыханія, и среди этихъ заболѣваній рѣзко бросаются въ глаза туберкулезъ легкихъ. Наибольшее количество жертвъ этой болѣзни падаетъ на людей въ возрастъ отъ 30 до 40 лѣтъ, т. е. въ возрастѣ наиболѣе кипучей дѣятельности („Рус. Сл.“). То-же нужно сказать и о Кіевѣ, населеніе котораго за послѣднее время сильно возросло. Все это отражается прежде всего на бѣднѣйшемъ классѣ служащихъ и рабочихъ.

ляціи со стороны домовладѣльцевъ, несмотря ни на какія мѣропріятія, въ родѣ, напримѣръ, установленія таксъ для квартиръ или комнатъ, и т. п. Какъ при такихъ условіяхъ можетъ быть урегулированъ для служащихъ и рабочихъ сложный квартирный вопросъ? Въ частности, можно ли приступать къ практическому рѣшенію вопроса, путемъ устройства домовъ или поселковъ для служащихъ, именно теперь, въ текущемъ году, или же предпріятіе это должно быть отложено на время послѣ войны? Этотъ вопросъ во весь ростъ всталъ передъ Управленіемъ дорогъ, откуда на этихъ дняхъ полученъ былъ г. Начальникомъ Юго-Западныхъ дорогъ телеграфный запросъ слѣдующаго содержанія:

„Просьба срочно телеграфировать, считаете ли возможнымъ въ текущемъ году приступить къ постройкѣ жилыхъ домовъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ за счетъ временнаго позаимствованія капитала пенсіонной кассы, принимая во вниманіе существующія цѣны на строительныя матеріалы и рабочую силу, а также имѣя въ виду, что плата процентовъ на позаимствованный капиталъ, вмѣстѣ съ погашеніемъ, должна производиться въ размѣрѣ семи съ половиной процентовъ, а не шести, какъ указано циркуляромъ 6 іюня 1914 года № 14431“.

Отвѣтъ на эту телеграмму посланъ отрицательный. Но Управленіе дорогъ допускаетъ, повидимому, противоположное рѣшеніе вопроса. По крайней мѣрѣ, изъ газетныхъ сообщеній усматривается, что проектъ постройки домовъ за счетъ капиталовъ пенсіонной кассы уже утвержденъ Совѣтомъ Министровъ, и въ Управленіи дорогъ въ настоящее время идутъ спѣшныя приготовленія къ непосредственной реализаціи этого проекта въ ближайшіе дни.

VIII. Намъ остается сказать еще нѣсколько словъ о дѣятельности предстоящей комиссіи по выработкѣ проекта нормальнаго устройства поселка для служа-

щихъ и рабочихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ. Въ основу этой дѣятельности, какъ мы уже сказали, должны быть положены данныя новой анкеты, направленной на выясненіе настоящихъ условій жилья служащихъ и рабочихъ. Первый вопросъ, съ котораго слѣдуетъ начать такое выясненіе,—это вопросъ о процентномъ отношеніи арендной платы къ жалованью квартиранта. Не слѣдуетъ забывать, что здѣсь именно и завязывается главный узелъ жилищной проблемы: вѣдь весь трагизмъ положенія—въ этой крайней несогласованности квартирной платы съ бюджетомъ нашего служащаго и рабочаго, и пока такая несогласованность будетъ имѣть мѣсто, пока никакія мѣры къ выясненію ея размѣровъ и уничтоженію приняты не будутъ, до тѣхъ поръ вопросъ будетъ стоять на мертвой точкѣ, и служащимъ поневолѣ придется оставаться попрежнему въ тѣхъ же антисанитарныхъ условіяхъ загородняго жилья, въ какихъ они обрѣтаются и нынѣ. Такимъ образомъ, съ платежеспособностью служащаго придется считаться прежде и больше всего, тѣмъ болѣе, что, какъ это доказано статистическими изслѣдованіями (Schvabe'sches Gesetz), соотношеніе между бюджетомъ и квартирной платой выражается въ обратной пропорціи: чѣмъ меньше бюджетъ, тѣмъ большая его часть уходитъ на квартирную плату.

Вопросъ о согласованіи квартирной платы съ бюджетомъ квартиранта подвергался въ спеціальной литературѣ оживленному обсужденію. Прежде считалось вполнѣ нормальнымъ, если квартирная плата составляла $^1/_{10}$ часть дохода. Но послѣдовавшее затѣмъ, въ связи съ прогрессивнымъ ростомъ городовъ, вздорожаніе жилищъ, значительно измѣнили это соотношеніе.

Въ настоящее время на Западѣ нормальнымъ въ этомъ смыслѣ отношеніемъ признается отъ $^1/_7$ до $^1/_5$. Еще сравнительно недавно въ Мейеровскомъ учрежденій дешевыхъ квартиръ въ Лейпцигѣ, квартиры отда-

вались непремѣнно при условіи опредѣленнаго отношенія бюджета и квартирной платы въ $^1/_7$ [1]).

У насъ необходимымъ условіемъ равновѣсія бюджета служащаго является требованіе, чтобы квартирная плата не превышала $^1/_5$ части его содержанія. Весь же тотъ излишекъ квартирнаго расхода, который превыситъ эту $^1/_5$ часть содержанія служащаго, независимо отъ того, будетъ ли онъ жить въ дачномъ поселкѣ, или же въ сооружаемомъ для него дешевомъ домѣ, весь этотъ излишекъ долженъ быть восполненъ путемъ соотвѣтственнаго увеличенія этого содержанія за счетъ казны. Иначе условія нормальнаго использованія предстоящаго квартирнаго строительства для жилищныхъ нуждъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ будутъ обезпечены слабо и ненадежно.

Для выясненія вопроса о томъ, на сколько пришлось бы увеличить оклады служащихъ въ соотвѣтствіи съ превышеніемъ квартирнаго расхода надъ $^1/_5$ частью жалованья, необходимо собрать свѣдѣнія отъ самихъ служащихъ путемъ разсылки имъ анкетныхъ листовъ соотвѣтствующаго образца (приводимъ его ниже).

Другимъ важнымъ условіемъ, соблюденіе коего является необходимымъ при предстоящемъ строительствѣ, слѣдуетъ признать установленіе минимальной нормы пользованія воздухомъ для каждаго жилища, въ количествѣ не менѣе $1^1/_2$ куб. саж., и свѣтомъ,—съ такимъ расчетомъ, чтобы площадь окна, выходящаго при этомъ непосредственно наружу, на свѣжій воздухъ, а не на корридоры и лѣстницы, составляла не менѣе $^1/_{10}$ поверхности пола комнаты въ будущей квартирѣ. Таковъ выработанный на Западѣ minimum самыхъ элементарныхъ требованій строительной гигіены; ниже

[1]) Диканскій. Квартирный вопросъ, стр. 22—23, 166—167.

этого минимума нельзя идти безъ ущерба для здоровья [1]).

Вопросы хорошаго освѣщенія и провѣтриванія являются кардинальными при проектированіи домовъ для малоимущихъ классовъ населенія въ частности— для низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ: Манчестерская санитарная инспекція, наприм., установила, что въ дурно вентилируемыхъ домахъ, построенныхъ по системѣ back to back, смертность *на 40% больше*, нежели въ другихъ домахъ съ такимъ же составомъ населенія, при тѣхъ же условіахъ [2]). И эти вопросы подлежатъ особому вниманію комиссіи.

Если вмѣстѣ съ этими соображеніями принять во вниманіе отчасти и тѣ предположенія, какія высказаны въ приведенномъ выше рапортѣ Управленія Юго-Западныхъ дорогъ отъ 2-го іюля 1914 года, то комиссіи пришлось бы выработать особый типъ анкетной карточки, примѣнительно, напримѣръ, къ той, какую разработало управленіе Закавказской желѣзной дороги, и какая въ нашей переработкѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

[1]) Извѣстный гигіенистъ проф. *Эрисманъ* признаетъ даже, что при обыкновенныхъ условіяхъ для каждаго взрослаго человѣка необходимо отъ $2^1/_2$ до 4 куб. саж. пространства. Близкія къ этому данныя даетъ гр. *де-Рошефоръ*. У насъ *Святловскій* требуетъ отъ здороваго помѣщенія для рабочаго: 25 куб. метровъ воздуха (800 к. фут.) для взрослыхъ и половину этого количества для дѣтей до 10 лѣтъ („Фабричный рабочій. Изслѣдованіе здоровья русскаго фабричнаго рабочаго“). Въ конкурсѣ, объявленномъ въ 1906 г. Обществомъ Гражд. Инж. на постройку Солодовниковскихъ домовъ въ Москвѣ, имѣется заданіе, чтобы въ общихъ камерахъ на 10 человѣкъ было по 1 кв. саж. поверхности пола на человѣка, что при высотѣ помѣщеній въ $4^1/_2$ арш., составитъ $1^1/_2$ куб. саж. воздуха на человѣка (см. Диканскій, назв. сочин., стр. 145—148).

[2]) Диканскій, назв. ст., стр. 149.

№№ вопросныхъ листовъ.			1	
Фамилія и должность.			2	
Содержаніе.	Жалованіе (безъ прибавокъ).		3	
	Квартирн			
Гдѣ находится Ваша квартира.	Въ городѣ.		4	
	На окраинѣ.			
	На станціи			
	За городомъ.			
Состоите ли участникомъ пенсіонной кассы.			5	
Имѣете ли Вы право на казенную квартиру.			6	
Площадь въ кв саж полагающейся Вамъ квартиры по нормамъ квартирнаго довольствія.			7	
Число лицъ, проживающихъ въ квартирѣ.			8	
Число занимаемыхъ комнатъ.			9	
Площадь жилыхъ комнатъ въ квад. саж. или арш. въ длину и ширину.			10	
Высота комнатъ.			11	
Площадь съ кухней и другими службами въ кв. саж или арш. въ длину и ширину.			12	
Стоимость квартиры.	Теперь.		13	
	10 лѣтъ назадъ.			
	2 года назадъ.			
Желаете ли Вы занять квартиру въ домѣ или поселкѣ лишь при услов и арендпаго пользованія.			14	
Представляется ли желательнымъ жить въ квартирѣ.	Въ городѣ или при станціи.		15	
	Въ многоэтажномъ домѣ въ городѣ.			
	Въ поселкѣ по типу города-сада, за чертой города	Въ многоэтажномъ домѣ.		
		Въ одно-двухъ эт. домѣ (коттеджѣ).		
Какими недостатками страдаетъ Ваша квартира.			16	

Данныя этой анкеты могли бы послужить отправнымъ пунктомъ при сооруженіи какъ домовъ, такъ и поселка для служащихъ и рабочихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ.

Не малую пользу въ этомъ смыслѣ могли бы оказать общему дѣлу и отдѣльныя умѣстныя замѣчанія со стороны самихъ служащихъ по поводу возбужденнаго вопроса, для чего, намъ думается, редакція охотно предоставитъ страницы настоящаго „Вѣстника".

Цѣнный матеріалъ для комиссіи представятъ также тѣ отдѣльные проекты, какіе разработаны цѣлымъ рядомъ управленій разныхъ дорогъ. Такъ, помимо извѣстнаго уже намъ проекта Московско-Казанской дороги, заслуживаютъ также вниманія проекты управленій: Сѣверо-Западныхъ дорогъ (выработанный правителемъ канцеляріи этихъ дорогъ К. Измайловымъ), Владикавказской желѣзной дороги, Кольчугинской, гдѣ, по сообщенію газетъ, приступаютъ къ постройкѣ особой желѣзнодорожной колоніи по образцу города-сада съ квартирами для служащихъ, „по послѣднему слову строительной техники", Екатерининской и нѣкоторыхъ другихъ.

Наконецъ, комиссія широко использует тѣ указанія относительно принциповъ устройства новѣйшихъ городовъ и поселковъ, какія даетъ новѣйшая литература вопроса [1]).

---

[1]) Помимо цитированныхъ нами работъ на русскомъ языкѣ, заслуживаютъ вниманія труды: *Г. П. Мижуева*: Сады-города и жилищный вопросъ въ Англіи (Петроградъ, 1916 г.); *И. Н. Дурилина*: Новѣйшіе города и поселки въ Германіи и ихъ благоустройство; *В. Дадонова*: Города-сады будущаго въ настоящемъ; *Гоуарда*: Города будущаго (перев., СПБ., 1910 г.); *Г. Дубелира*: Планировка городовъ (СПБ., 1910 г.); *В. Семенова*: Благоустройство городовъ (М., 1912 г.); *А. Енша*: Городской планъ и застройка городовъ (ПТР., 1914 г.); *его же*: Города-сады (въ журналѣ „Зодчій"); *I. П. Ковалевскаго*: Большой городъ и города-сады (Изв. Кіев. Пол. Инст., 1915 г., кн. 2 я отд.); проф. *В. Иванова*: Планировка городовъ въ связи съ водоснабженіемъ и канализаціей ихъ (1913 г.); *Э. Ю. Куп-*

Нынѣ, повидимому, приспѣло время рѣшенія стараго и больного вопроса, и было бы непростительно упускать этотъ моментъ для столь важнаго дѣла, какимъ является подлинное улучшеніе квартирнаго быта нашихъ меньшихъ сослуживцевъ.

IX. Въ началѣ нашей статьи былъ указанъ ключъ къ разрѣшенію или, по крайней мѣрѣ, къ облегченію квартирной проблемы желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ. Это—измѣненіе правилъ примѣненія капиталовъ Пенсіонной Кассы, именно въ смыслѣ возможности утилизаціи этихъ капиталовъ въ дѣлѣ широкаго квартирнаго строительства для нуждъ желѣзнодорожнаго персонала. Необходимость такого измѣненія подчеркивалась какъ недостатками существующаго порядка вещей (регулируемаго ст. 23 Уст. Пенсіонной Кассы, прилож. къ прим. 9 къ ст. 575 Уст. Путей Сообщ.), не дающаго полнаго и прочнаго обезпеченія пенсіонныхъ капиталовъ, такъ и цѣлымъ рядомъ преимуществъ, съ какими связано будетъ новое примѣненіе этихъ капиталовъ, въ отношеніи желѣзнодорожнаго домостроительства. Таковъ былъ единственный исходъ изъ создавшагося положенія, хотя, собственно говоря, это—лишь первый шагъ по пути улучшенія желѣзнодорожнаго быта въ смыслѣ раскрѣпощенія служащихъ и рабочихъ отъ путъ квартирной нужды.

И сейчасъ въ высшей степени отрадно отмѣтить, что такой шагъ уже сдѣланъ.

фера: Жилой домъ и нѣк. др. Литература иностранная указана у Диканскаго, „Жилищный вопросъ", стр. 210—211, см. также г. Ковалевскаго, назван. работа, стр. 251—252 и др. Цѣнныя статьи по интересующему насъ вопросу находимъ также въ періодич. журнал. „Земское и Городское Дѣло", „Зодчій", „Вѣстникъ коопераціи" и др. Большой интересъ съ точки зрѣнія устройства поселковъ представляютъ „Труды 1, 2, 3 и 4-го съѣздовъ делегатовъ обществъ благоустройства подмосковныхъ дачныхъ мѣстностей", Экон.-Стат. Сб. Отд. Моск. Уѣздн. Зем. Упр. Вып. 1, V и VI и др.—Юридич. обоснованіе вопроса см. у проф. Митилино, назв. ст., а также его: „Право застройки", К. 1914 г., и др.

Настоящая наша статья уже была напечатана, когда изъ Управленія дорогъ пришло оффиціальное извѣщеніе о томъ, что 13-го мая сего года Государь Императоръ Высочайше соизволилъ утвердить особый журналъ Совѣта Министровъ отъ 26 апрѣля с. г. по поводу внесеннаго г. Министромъ Путей Сообщенія представленія (отъ 18 апрѣля с. г.) о домостроительствѣ желѣзныхъ дорогъ подъ квартиры для служащихъ и рабочихъ за счетъ капиталовъ пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ.

Представленіе г. Министра Путей Сообщенія сопровождалось слѣдующимъ заключеніемъ:

„Министръ Путей Сообщенія полагалъ бы:

1. Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1. Свободныя суммы Пенсіонной Кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ (ст. 23 прилож. къ прим. 9 къ ст. 575 Уст. Пут. Сообщ.) обращаются въ государственныя процентныя бумаги и гарантированныя правительствомъ облигаціи, въ закладные листы частныхъ земельныхъ банковъ и въ облигаціи Петроградскаго и Московскаго городскихъ кредитныхъ обществъ, *а также въ долгосрочныя ссуды, выдаваемыя съ разрѣшенія желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета Управленію желѣзныхъ дорогъ на постройку домовъ подъ квартиры для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.* Сумма означенныхъ ссудъ причисляется къ спеціальнымъ средствамъ Министерства Путей Сообщенія, по смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

2. Свободныя наличныя суммы пенсіонныхъ и сберегательно-вспомогательныхъ кассъ обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 21 прилож. къ прим. 10 къ ст. 575 Уст. Пут. Сообщ.) обращаются въ государственныя процентныя бумаги или обезпеченія правительствомъ облигаціи, отдаваемыя на храненіе въ государственныя кредитныя установленія, *а также въ долгосрочныя ссуды, выдаваемыя на постройку домовъ подъ квартиры*

для желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ, съ разрѣшенія желѣзнодорожнаго Пенсіоннаго Комитета, Управленію желѣзныхъ дорогъ и обществамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, что: а) суммы означенныхъ ссудъ Управленія желѣзныхъ дорогъ причисляются къ спеціальнымъ средствамъ Министерства Путей Сообщенія, по смѣтѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ, и б) суммы долга по обозначеннымъ ссудамъ обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ подлежатъ, при несостоятельности сихъ дорогъ, преимущественному предъ всѣми другими взысканіями удовлетворенію.

2. Мѣры, указанныя въ отдѣлѣ I, привести въ дѣйствіе въ порядкѣ ст. 87 Основныхъ Государственныхъ Законовъ.

Объ изложенномъ Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь представить на уваженіе Совѣта Министровъ".

Предложеніе г. Министра Путей Сообщенія, какъ уже отмѣчено, Высочайше утверждено.

Такимъ образомъ, слова, сказанныя А. Ф. Треповымъ при вступленіи его въ управленіе министерствомъ путей сообщенія, близятся къ осуществленію, и нынѣ, благодаря исключительной энергіи г. Министра, мы наканунѣ дѣйствія поистинѣ благодѣтельнаго для десятковъ тысячъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ закона: открывая возможность болѣе цѣлесообразнаго примѣненія колоссальныхъ капиталовъ Пенсіонной Кассы, этотъ законъ, вмѣстѣ съ тѣмъ кладетъ прочное основаніе дѣйствительному улучшенію условій жизни желѣзнодорожнаго персонала.

Таковъ первый шагъ, за которымъ съ логической неизбѣжностью послѣдуютъ и другіе.

Жилищный вопросъ и, въ частности, тотъ видъ его, какой послужитъ предметомъ нашего обсужденія, является органически составной частью общей соціаль-

ной проблемы современности и раздѣляетъ ея участь. Какъ эта послѣдняя проблема острѣе всего ощущается трудящимися массами городского населенія, такъ и бремя жилищной нужды и ея разнообразныхъ тяжелыхъ послѣдствій падаетъ на плечи, главнымъ образомъ, трудящихся низовъ современныхъ городовъ, и въ частности—низшихъ классовъ желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

Съ другой стороны, подобно общему соціальному вопросу и жилищная проблема во многомъ для своего разрѣшенія требуетъ болѣе радикальныхъ измѣненій.

Но если устройство поселковъ и дешевыхъ квартиръ нельзя признать исчерпывающимъ рѣшеніемъ жилищнаго вопроса, то оно во всякомъ случаѣ является чрезвычайно важнымъ и нужнымъ смягченіемъ слишкомъ ужъ обострившейся и назойливой нужды, одолѣвающей бѣдный классъ нашихъ служащихъ и рабочихъ.

В. И. Бошко.

Оглавленіе.